

**STOR KALENDERPOSTER
PÅ KÖPET!**



BILSPORT

NR 1 2022

Pris 89:- inkl. moms, 9 EURO, Norge 109 NOK

Rally & Racing

MED FOKUS PÅ RALLY

Stor säsongsfinal

162 startande i Novemberskölden



WRC-summering

Bilsport Award 2021

Guy Martin kör folkrace

Historiskt EM-äventyr i Spanien

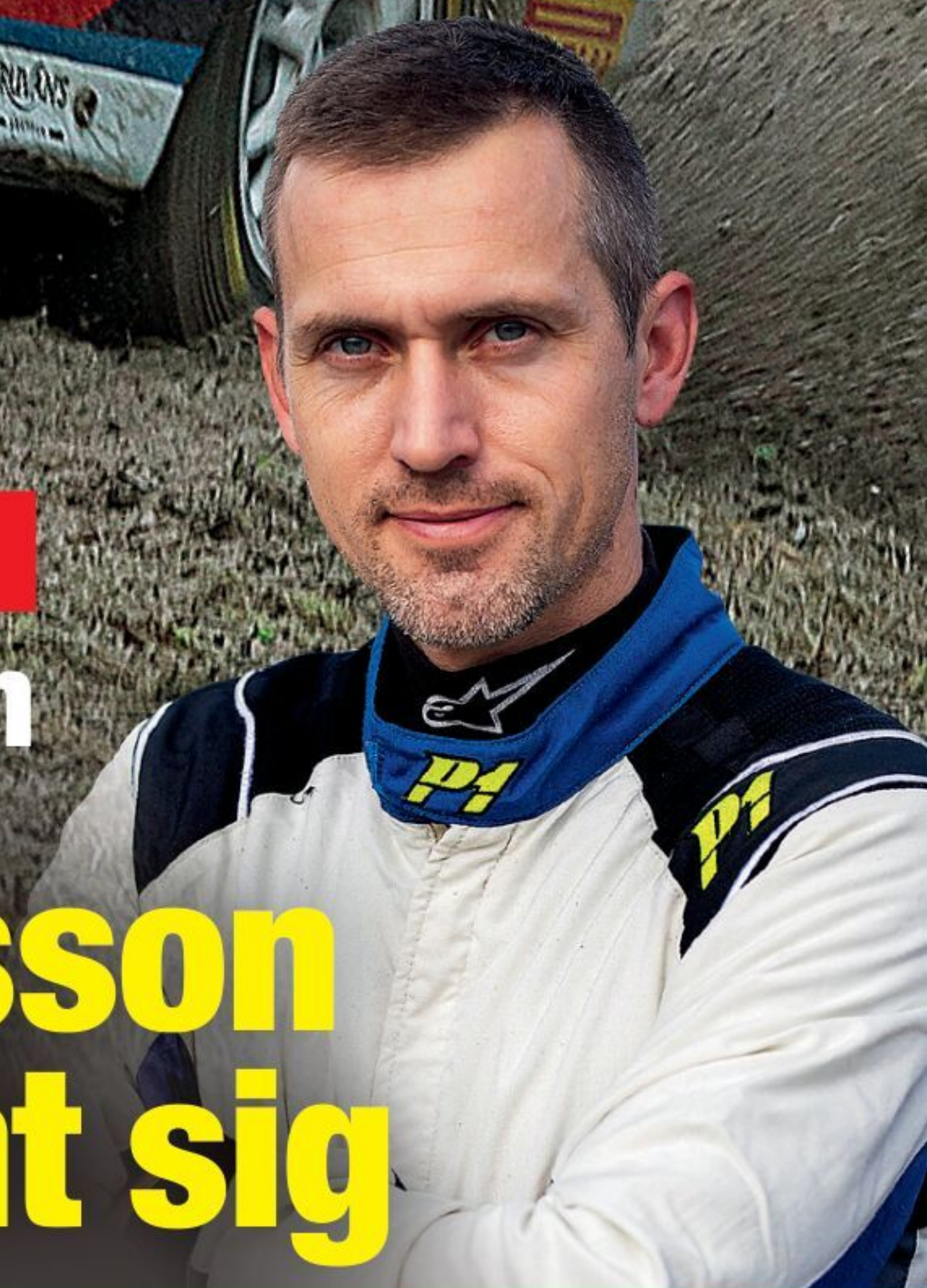
Albinsson & Sjöberg



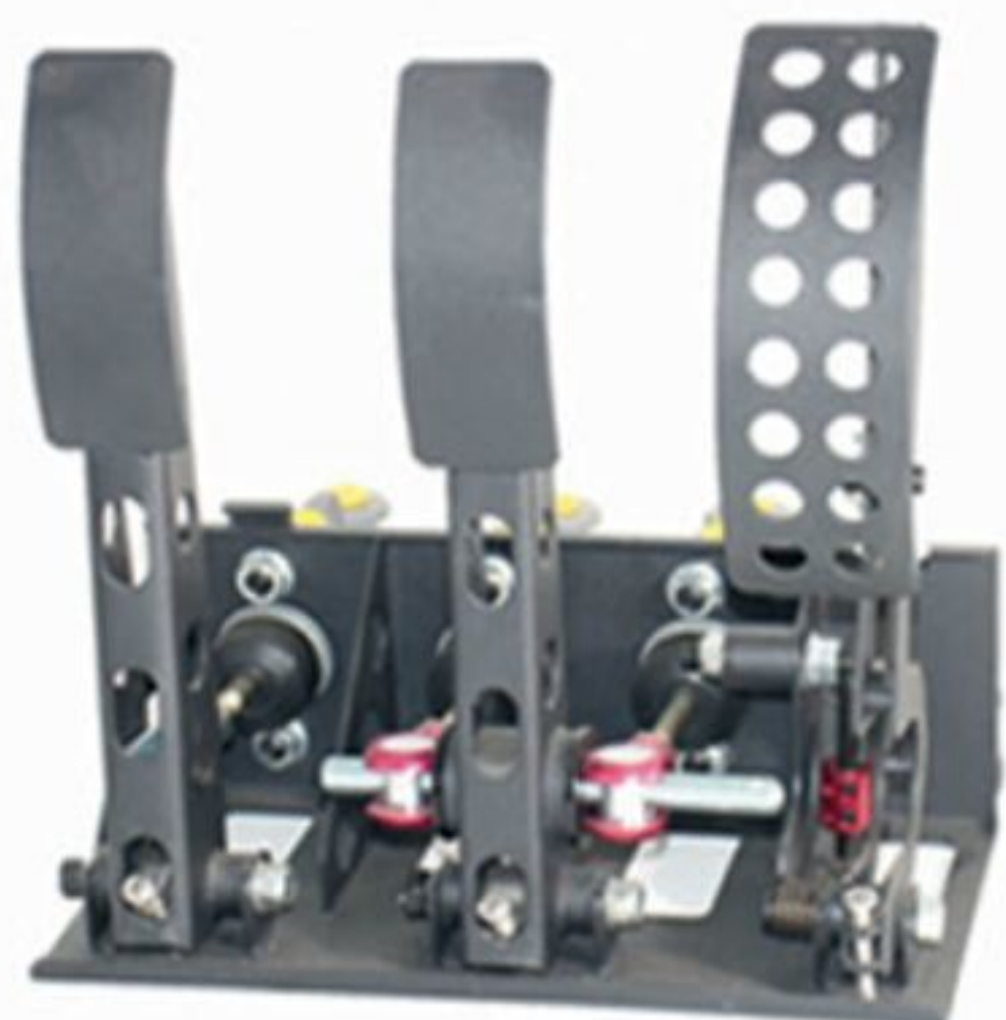
JRD RALLYSport USA

Johan Ragnarsson

**Jonas Åkesson
har bestämt sig**



OSLO MOTOR SHOW • SBF-NYTT • NOTISER • KRÖNIKOR



Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!

WEBER
W

Pipercross

WALBRO

COMETIC
GASKET
www.cometic.com

HOLSET
TURBOCHARGERS

ARP

QUARTER MASTER

SACHS
PERFORMANCE

DTA fast

BOSCH

BILSPORT Rally & Racing

MED FOKUS PÅ RALLY

Mer rally i tidningen

Det här är den 220:e utgåvan av BilSport Rally&Racing. Tidningen som från 2002 och fram till en bit in på 2011 hette BilSport-Börsen.

Med rötter från vår 1990-talsprodukt, BilSport Rally Magazine, har tidningen alltid haft rally som stomme. Detta eftersom de allra flesta läsare som hört av sig med tankar, idéer, konstruktiv kritik och reportagetips har velat läsa mer om rally.

Nu gör vi ett litet omtag på tidningen. Pandemin har påverkat oss alla på olika vis. I motorsportvärlden har det främst märkts på avsevärt färre tävlingar och därmed mindre ruljans hos alla klubbar, team, samarbetspartners och företag i branschen.

Självklart har det inneburit att vi har tvingats anpassa oss efter förutsättningarna. Bland annat genom att justera tidningens innehåll en aning.

NU HAR MÅNGA restriktioner släppt och vi ser mycket positivt på framtiden. Vi tror och hoppas att tävlings-, test- och eventverksamheten fortsätter öka till nivåer som vi såg innan pandemin slog till tidigt 2020.

Det här är första utgåvan av tidningens 21:a årgång. Vi kommer från och med nu huvudsakligen att skriva om rally. Om tävlingar, team, personer, företag, teknik och arrangörer. Främst i Sverige, men även internationellt.

Vi räknar med att ett, kanske två, reportage per nummer ska handla om någon annan sportgren.

Notisblocket ska se ut som vanligt, med rapporter från stort och smått oavsett sportgren. Vi behåller

även våra krönikor, nostalgisidorna "I backspeglarna" och SBF-sidorna.

Resultatbörsen försvann när tävlingsverksamheten stängdes på grund av restriktioner. Kanske återupptar vi den. Det får tiden utvisa.

Nu, 2022, planerar vi för sju utgåvor. Förhoppningen är att kunna öka utgivningstakten 2023.

Vi är glada över att BilSport Rally&Racing har en trogen läsekrets och vi brinner för att göra en tidning som du uppskattar.

Med den här utgåvan får alla våra prenumeranter en extra tidning, om V8 Thunder Cars.

Nu ser vi fram emot ett nytt, inspirerande och mycket spännande 2022 tillsammans!



Mikael Johansson Redaktör

INNEHÅLL

- | | | |
|---|--|---|
| 4 PARC FERMÉ
Välkommen vackra vinterland. | 20 FOLKRACE
Guy Martin på besök i Sverige. | 42 NOTISER
Nyheter och krönika. |
| 6 BILSPORT AWARD 2021
Vinnarna är utsedda – nu kan du rösta! | 24 RALLY
EM-äventyr i Spanien. | 48 SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET
Nyheter, officiella meddelanden och kalender. |
| 8 RALLY
Jonas Åkesson, Karlskrona AK. | 28 EVENT
Oslo Motor Show 2021. | 50 FÖRETAG
Johan Ragnarsson, JRD Rallysport. |
| 14 RALLY
Summering WRC 2021. | 30 MÅNADENS TÄVLING
Novemberskölden, Nässjö MK. | 57 KRÖNIKA
Thomas Lindbergs äventyr. |
| 16 RALLY
Kristian Johansson, Borås MK. | 40 TILLBAKABLICK
Nostalg, minnen och arkiv. | |

NÄSTA NUMMER UTE 3 FEBRUARI Som prenumerant får du tidningen tidigare

BILSPORT GRUNDAD 2002
Rally & Racing
MED FOKUS PÅ RALLY

PRENUMERATION & LÄSARSERVICE
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15
www.kundservice.net/rallyracing

Utgivare

Förlags AB Albinsson & Sjöberg
Box 529, 371 23 Karlskrona

Besöksadress

Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

Telefon

Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-16
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

E-post redaktionen

rallyracing@rallyracing.se

E-post direkt

fornamn.efternamn@fabas.se

Hemsida

www.bilsportrallyracing.se och www.fabas.se

FÖRLAGSLEDNING

Publisher och ansvarig utgivare

Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

REDAKTION

Redaktör

Mikael Johansson, 0455-33 53 83

Redaktion

Thomas Lindberg, 072-554 01 94
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

Layout

Christian Hansson, 0455-33 53 59

Bildchef

Joachim Cruus, 0455-33 53 82

Korrektur

Petra Stieger, 0455-36 12 05

Medarbetare i detta nummer

Stefan Boman, Micke Fransson,
Mattias Larsson, Gunnar Ljungstedt,
Mattias Persson, Tony Welam.

Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90

ANNONSAVDELNING

Företagsannonser

BilSport Rally&Racing
Box 529, 371 23 KARLSKRONA

Annonsförsäljning

Jonas Andersson, 0455-36 12 97,
jonas.andersson@fabas.se

Annonsproduktion

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

PRENUMERATION

Beställs på www.rallyracing.se/prenumerera
eller kontakta vår kundservice
på kundservice@fabas.se eller
telefon 0455-30 29 30.
Pris helår (7 nr) 469 SEK.
Utanför Sverige tillkommer
portotillägg för respektive land.

MARKNADSAVDELNING

Marknadsansvarig

Linnéa Lundell, 0455-33 53 10

Utställningar och träffar

Anders Blomgren, 070-248 46 11

ÖVRIGT

Teknisk produktion och repro

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 55

Tryck

V-TAB, Vimmerby.

Copyright

Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346
BilSport Rally&Racing ansvarar inte för insänt,
ej beställt material i form av text och bilder.
Allt material i BilSport Rally&Racing lagras digitalt.
Den som sänder material till tidningen förutsätts
medge att materialet får lagras och spridas
elektroniskt eller i pappersform.
Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens
pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

Upplaga

Kontrollerad av AB Tidningsstatistik.

Personuppgiftspolicy

Din personliga integritet och hur vi hanterar dina
personuppgifter är viktigt för oss.
Vi har förtydligat hur vi hanterar dina
personuppgifter i vår policy.
Läs mer på www.fabas.se/integritetspolicy

OMSLAGSBILDER

Stora bilden

Johan Axelsson, Nässjö MK, med
kartläsare Roger Åström. BMW M3.
Novemberskölden 2021.

FOTO: MICKE FRANSSON

Johan Ragnarsson, JRD Rallysport USA.

FOTO: JRD RALLYSPORT USA

Jonas Åkesson, Karlskrona AK.

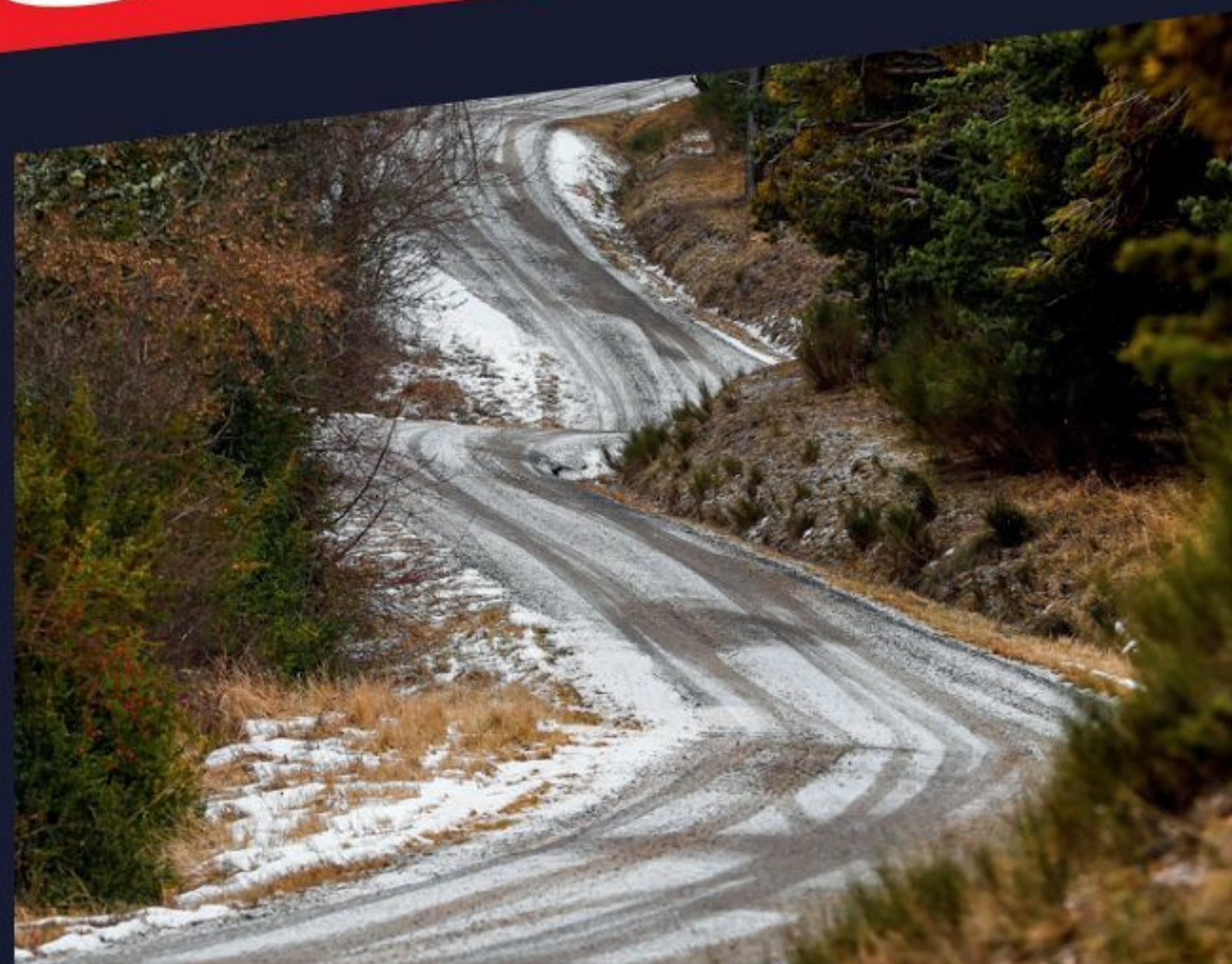
FOTO: MICKE FRANSSON

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MCKLEIN (FOTO)

Parc fermé ...



Jadå! "På't bara!" Rallyvinter och "håll käften-körning" levererad av Johan Kristoffersson med co-driver Stig Rune Skjærmoen.



Häftig väg i Monte Carlo-rallyt, absolut! Men vad ska man välja för däck till det här underlaget?



Snälla tomten, vi önskar oss jättesnabba WRC-bilar och fina vägar med mycket snö! Tänk att Ogier och grabbarna fick träffa tomten ...



Sten och Jan Säfström visar hur det ska gå till att köra med Saab Monte Carlo i Rally Sweden Historic. Vägen ordnade en rejäl markfrigång.

FOTO: ANDERS EKSTRÖM



Ett rent nöje att färdas enligt nya miljövänliga regler. Fast Takamoto Katsuta och Kalle Rovannerä ser skräckslagna ut ...

Välkommen vackra vinterland

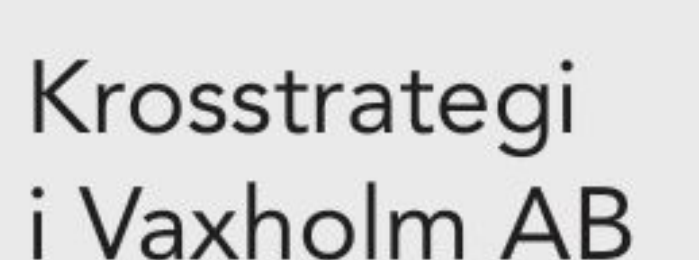
Vackert så ögonen tåras. Den här vyn, utmed en specialsträcka vid Arctic Rally 2021 skruvade fotografens fokus från rallybilarna.

TACK TILL MINA SPONSORER!

Stort tack till mina sponsorer och alla som tror på mig för allt stöd under säsongen 2021. Utan Er hade det aldrig varit möjligt.



Dino Beganovic



BILSPORT AWARD 2021

Sedan mer än 20 år har Bilsport Award delats ut i syfte att hedra svenska framgångar och även att stötta talangfulla juniorer i sin karriär. Nu är det dags igen!

Mottagarna i varje sportgren är utsedda av en jury och nu får du rösta på vem du vill se som Årets Senior och Årets Junior.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)

FOTO: MICKE FRANSSON



ÅRETS RALLYFÖRARE/CO-DRIVER

**P-G Andersson, Årjäng/
Anders Fredriksson, Årjäng**

"En besättning med stor rutin och ett väloljat team kan uträtta stordåd.

Under året har de mött god konkurrens och där dominerat tyngsta klassen i rally-SM."



ÅRETS RACINGFÖRARE

**Marcus
Ericsson,
Kumla**

"I sitt tredje år i amerikansk racings högsta elitskikt befäste han sin ställning som en av toppförarna. Två racesegrar och en slutlig sjätteplats i IndyCar talar sitt tydliga språk."

FOTO: CHRIS OWENS

ÅRETS RALLYCROSSFÖRARE

Johan Kristoffersson, Arvika

"Striden om VM-guldet var öppen ända fram till finalen. Där visade han beslutsamhet och kyla när han säkrade sin fjärde VM-titel med minsta möjliga marginal."



FOTO: FIA WORLD RALLYCROSS

ÅRETS DRAGRACING- FÖRARE

**Mathias Färm,
Örebro**

"Rockmusikern som tonsatte årets SM i Stock/Super Stock. I en direktavgörande tävling på anrika Mantorp Park kvalade han trea och hade därefter ordning på nerverna och tog SM-guld."



FOTO: STEFAN BOMAN

FOTO: OLIVER SOLBERG MEDIA OFFICE

ÅRETS RALLYJUNIOR/CO-DRIVER

Oliver Solberg, Mitandersfors/Elliott Edmondson, Storbritannien

"Debutsäsongen som fabriksförare i WRC-klassen kunde inte ha avslutats bättre. Femma totalt i VM-finalen lovar mycket gott inför framtiden på högsta internationella nivå."

ÅRETS RACINGJUNIOR

Joel Granfors, Eskilstuna

"Redan under sin första säsong i internationell formelbilsracing visade han högsta klass. En seger och åtta pallplatser resulterade i slutlig fjärdeplats i brittiska Formel 4-mästerskapet."

FOTO: JOELGRANFORSRACING

ÅRETS RALLYCROSS-JUNIOR

Klara Andersson, Löberöd

"Att ta SM-guld i en av de allra mest deltagarstarka klasserna kräver en förartalang utöver det vanliga. Dessutom har hon imponerat internationellt och visat att hon är ett ämne för framtiden."

FOTO: SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

ÅRETS DRAGRACING-JUNIOR

Emelie Svensson, Sundsvall

"Vid säsongens avslutande tävling i Söderhamn avgjordes SM i junior dragster. Fyra förare hade chans på guldet. Den helgen var hon vassast och vann tävlingen samtidigt som hon säkrade SM-titeln."

FOTO: STEFAN BOMAN

ÅRETS KARTINGFÖRARE

Noah Milell, Kristianstad

"Med nästan sex sekunders marginal vann han VM-tävlingen på hemmabanan Åsum Ring utanför Kristianstad. Där korades 21-åringen till världsmästare i KZ-klassen."

FOTO: THOMAS LINDBERG

Bilsport Award-juryn

FABAS:

SL Sjöberg – ordförande,
Emanuel Gylling – sekreterare och Mikael Johansson.

GRENEXPERTER:

Tomas "Gullabo" Jansson – rally, Johan Carlstedt – rallycross,
Thomas Johansson – racing, Stefan Boman – dragracing och
Thomas Lindberg – karting.

Så röstar du på dina favoriter!

Lördagen den 22 januari arrangeras Bilsportgalan på Louis De Geer Konsert & Kongress i Norrköping av motorförlaget Albinsson & Sjöberg och Svenska Bilsportförbundet. Under galakvällen kommer resultatet av omröstningen Årets Senior och Årets Junior att offentliggöras och du som vill rösta kan göra det ända fram till den 22 januari, klockan 16.00.

Gå in på www.bilsport.se/award och gör ditt val!

Duon som överraskade

Under den intensiva SM-säsongen 2021 var Jonas Åkesson och hans co-driver Martin Holmdahl en duo som det snackades om överallt.

Team Nybe-grabbarna överraskade de mest luttrade experterna med sitt höga tempo.

I första gemensamma säsongen i R5-bil utmanade de ingen mindre än P-G Andersson på ett imponerande vis.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Karlskrona AK:s Jonas Åkesson tog karriärens första totalseger i SM-sammanhang i samband med Snapphanerallyt i Hässleholm. Det gjorde att han inte bara hade medaljvittring inför sista deltävlingen. Tillsammans med co-drivern Martin Holmdahl hade Åkesson teoretisk chans på guld när de startade finalen i Skillingaryd.

En småländsk stenmur satte stopp för en total succé. Men Jonas är både stolt och nöjd över att ha säkrat ett SM-brons i första säsongen med fyrhjulsdriven bil.

2021 gav mycket lärdom och många speciella minnen för Åkesson. Inte minst kommentaren han fick i Hässleholm, från storstjärnan och dubbla juniorvärldsmästaren P-G Andersson.

– Han kom fram till mig och sa att hans bil var bättre än min med mer vrid och högre topphastighet. Och tillade: "Inget snack om att du gör det här jäkligt bra!".

Efter tre sträckor låg Åkesson totaltvåa, bara 7,7 sekunder bakom P-G. Jonas var inne på sin första säsong i 4WD-bil medan alla toppförare i klassen hade mångårig erfarenhet av den sortens bilar.

– Otroligt kul att höra. Men jag hade svårt att ta in det då. Ville behålla mitt eget fokus.

En sträcka senare tvingades Andersson bryta, Åkesson gick upp i ledning och behöll den positionen hela vägen till mål.

ATT INTE TAPPA fokus har Jonas utvecklat till en paradgren. I sitt civila yrke som materialtekniker på flygunderhållskompaniet på F 17 i Kallinge finns inte utrymme för minsta misstag.

– Vi tar hand om allt från alla aggregat som kopplas mot

JAS-flygplanen till logistik och hjälpmekande. Skickar och tar emot flygplan och tankar. Bland annat förbereder jag stolen i planet innan piloten hoppar ner.

Ett krävande jobb som innebär att allt måste klaffa. Det finns alltid en deadline och många gånger har Jonas och hans kollegor "kniven på strupen".

– Men det är kul. Det är då man känner att det är på riktigt.

Hemma i Kättilsmåla, på landet en bit norr om Karlskrona, skiljer sig Åkessons privatliv markant mot hans yrke och hans rallytävlande på högsta nationella nivå.

– Där är jag dräng, säger Jonas och skrattar.

– Min fru och mina döttrar håller på med hästar. Jag kör gödsel och rullar balar. Nu har jag lyckats skaffa en traktor med balgrip.

På gården har han även byggt en rejäl verkstad. Som i alla fall är klar utvändigt.

– Det tar lite tid. Jag gör det mesta själv.

LILLA KÄTTILSMÅLA är hans oas. Där växte han upp medan farsan lackerade bilar och körde lastbil. Ingen i släkten tävlade, men kompisarna körde både folkrace och rally. Åkesson var ute och tittade på tävlingar redan som liten pjatt.

1999, mitt under perioden som värnpliktig, köpte han sin första rallybil. En Grupp E-Ascona som klubbkamraten Per-Ola Chronwall haft.

– Jag åkte hem från regementet varje kväll och skruvade. Körde första tävlingen på hösten och säsongen 2001 körde vi BilSport RallyCup.

Det gick bra i cupen. Trots olika kartläsare i varje tävling blev det totalseger i Grupp E-klassen för A-, B- och C-förare.

Jonas Åkesson (t.h.) och co-drivern Martin Holmdahl (t.v.) har ett väl fungerande samarbete i bilen. De levererade bra säsongen 2021 och ser fram emot ett framgångsrikt 2022 tillsammans.



Snabba fakta

JONAS ÅKESSON

Född: 1980-06-03.

Bor: Kättilsåla, cirka två mil norr om Karlskrona.

Familj: Fru och tre barn.

Yrke: Tekniker 21:a Flygunderhållskompaniet F 17.

Hobby: Rally, cykling, padel, innebandy, traktorer och båtar.

Klubb: Karlskrona AK.

Kartläsare: Martin Holmdahl.

Typ av noter: Siffer.

Musiksmak: Det mesta.

Läser: Motortidningar, lokalpressen, motorbloggen med mera.

På nätet kollar jag: Youtube, Facebook, det som är intressant.

Äter gärna: Mycket, för ofta ...

Dricker gärna: En kall någon gång ibland.

Tre favoritprylar: Just nu balklämnan, spelriggen och dotterns scooter.

Tävlingsdebut: Silverratten i Älmhult år 2000.

Antal tävlingar: Närmare 200 st.

Favorittävling: Finns många, men South Swedish Rally är speciell.

Privatbil: VW Passat familjeracer.

Sportslig framtidsdröm: SM-guld.

Styrka som förare: Tävlingsmänniska, vägminne.

Kan jag bli bättre på som förare: Tänka mindre på onödiga saker.

Sponsorer: TeamNybe, Nybeab, Bolist/Euronics Eneryda, Atteviks, Vislanda Rörtjänst, Ramströms Lackering, Elmhults Screentryck, Motorallt i Ronneby, Designbyggochbo, Endless, Claessons Bilservice, SN Fordonsinredning, Nyköpings Bygg och Kakel, Norrvidinge, Mp Maskinteknik, ACM, Schakt och Entreprenad Karlskrona, MP5 Sweden.

Snabba fakta

MARTIN HOLMDAHL

Född: 1989-06-25.

Bor: Hökkåsen, Norge.

Familj: Dottern Frida 7 år.

Yrke: Montör.

Hobby: Rally.

Klubb: KNA Kongsvinger.

Typ av noter: Både siffer och beskrivande. Men Jonas special funkar bäst!

Musiksmak: Dagsformen avgör det där.

Läser: Noter och Facebook.

På nätet kollar jag: Youtube ...

Äter gärna: Teamchefens kycklinggryta.

Dricker gärna: En öl.

Tre favoritprylar: Snus, telefon, notblock.

Tävlingsdebut: Laxåknixen år 2005.

Antal tävlingar: Vet ej.

Favorittävling: Måste väl vara Snapphane-rallyt 2021.

Privatbil: Skoda Superb.

Sportslig framtidsdröm: Bli lika bra som Anders Fredriksson.

Styrka som co-driver: Lugn och seriös när det gäller men däremellan kunna ha kul.

Kan jag bli bättre på som co-driver: Ja det är väl i stort sett allt. Ska fråga Anders om han kan hjälpa mig med det.

”Självklart är målet att ta guld. Men vi möter tufft motstånd och det är en stor utmaning för både mig och Martin.”

► 2002 bytte han upp sig till Grupp H-Ascona. Tyvärr strulade motorn rätt mycket.

– Men på hösten blev jag kör-sugen och åkte Citroën-rallyt i Norrahammar. Där blev vi fyra totalt och bästa B-förare.

Framgången stärkte självförtroendet. Nu skulle det tas i.

Säsongen 2003 körde Jonas 18-19 tävlingar i alla möjliga serier och landskap. Allt för att få tävla, möta varierat motstånd och för att testa vägar i andra delar av landet.

Fast det där kostade kanske mer än det smakade. Utan några större sponsorer tvingades Åkesson jobba brutalt mycket. Bilmekaniker på Volvo på dagarna, skruva rallybil på nätterna och, ja, många rallyåkare känner till hur slitsamt det där blir.

– Plötsligt vaknade jag på nätterna av att armarna domnat bort. Och jag fick 40 graders feber varannan, var tredje vecka. Kroppen skrek. Att jag inte mådde bra fattade ju inte jag direkt.

Han bytte jobb och hamnade på F17. Strukturerade om livet, tävlade mindre regelbundet, bildade familj och renoverade både huset och Asconan.

RALLYBILEN stod länge i ett hörn. Tävlingsklar, men bara grundlackad.

– Vi åkte någon tävling 2007 med grundfärg på bilen. Först 2009 blev det lite roligt igen. Då fick vi montera 2,4-litersmotor och Volvo-bakaxel.

Jonas fick i uppdrag att köra föråkare i South Swedish Rally 2009. Sedan drog tävlingskarusellen igång igen. Ett år i alla fall. 2010 toppades med klassegger i Karlskronapokalen, trots punktering på sista sträckan. Sedan sålde Jonas bilen.

Men suget att tävla försvann inte.

2015 köpte han tillbaka bilen och ställde till med en smärre sensation när han blev klassjua i South Swedish Rally. Detta efter flera års tävlingsuppehåll och med en bil som absolut inte borde kunna hävda sig i SM-konkurrensen.

Jonas och kartläsaren Joakim Karlsson var på gång!

De gjorde ny start i South Swedish Rally ett år senare, med hög målsättning, i samma gamla Ascona. Bilen var skodd med Gullabo-däck.

– Jag hade inte servostyrning och de däcken rörde sig lite i stommen, vilket gjorde bilen skön att köra. Eftersom fästet och bromsverkan var utmärkt i de däcken står jag fast vid att Asconan gick bäst med dem.

Uppenbarligen funkade sulorna och bilen bra. Grabbarna gjorde succé när de blev klasstrea i getingboet Trimmat 2WD.

Och det resultatet är en klart bidragande anledning till varför han är där han är i dag. Som en av toppförarna i SM, med god uppbackning av Team Nybe.

I SOUTH SWEDISH 2016 hade Jonas nämligen en spännande sekundfight med Robin Sandberg/Pecka Svensson som åkte den berömda "Team Nybe-Volvon". Jonas drog det längsta strået och därför ville Robin och Nybe-bossen Mathias Bengtsson ha en ny fight mot Åkesson.

– Jag tyckte inte jag hade råd att köra en SM-runda till. Men fick hjälp av dem att komma till start i Snapphanerallyt senare samma år.

Där blev det ännu en rafflande duell mellan Asconan och Volvon. Den här gången vann Robin.

Åkesson var nöjd. Han hade fått köra några SM-tävlingar vilket varit en dröm i många år.

Plötsligt ringde telefonen. Robin berättade att de byggde en Toyota Corolla och Team Nybes Volvo 240 skulle inte säljas. Ville Jonas köra den bilen i SM 2017?

Jodå, Jonas fick ihop lite sponsorhjälp och rattade Volvon i SM. Han hade bronsmedalj inom räckhåll men blev till slut femma i Trimmat 2WD.

Teamchefen Mathias ville att Jonas skulle testa Corollan. Tyvärr råkade Sandberg/Bengtsson ut för en hemsk krasch i Linköping, vilket omöjliggjorde något test.

"Sett över hela året är jag jättenöjd med min första säsong i R5-bil."

SM-säsongen 2021 var Åkessons första i R5-bil. Insatsen resulterade i en totalseger, en sträckseger och slutligt SM-brons. Karlskrona AK-förarens första SM-medalj.

Men grabbarna gav sig inte. De satsade stort, byggde en ny Corolla samtidigt som Jonas också byggde en. Nu var han fullvärdig Team Nybe-medlem och gjorde debut i framhjulsdrevet i samband med South Swedish Rally 2018.

– Vi hade jobbat intensivt med bilen. Den hade en del barnsjukdomar men jag blev sexa och var jättenöjd med det.

UNDER SÄSONGEN 2018 såg sig Jonas om efter en ny kartläsare eftersom Joakim ville ta en paus från tävlandet.

– Jag kände inte Martin Holmdahl, men visste ju att han åkt med många snabba förare, inte

minst med Pelle Wilén. Och när jag lyssnade på Martins notläsning, på Youtube, förstod jag hur duktig han var. Tonläge, röst, timing, allt!

Martin åkte några tävlingar med Jonas och från och med 2019 var han ordinarie lots i Åkessons Corolla. Fast han bor och arbetar i Norge. Och avståndet dem emellan gör att de inte kan träffas regelbundet för att utveckla samarbete och noter.

– Då har en kompis hemifrån, Henke Bäck, ställt upp och jobbat med mig på tester och när vi åker ut på skogsvägar bara för att öva notskrivning. Det funkar jättebra. Och ibland har Maja Bengtsson hoppat in och åkt med mig när inte Martin har kunnat.

Att bli klasstrea och tia totalt med den gamla B-Asconan i South Swedish Rally 2016 var en skräll. Här läste Joakim Karlsson noterna.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON



www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35



3" kardan med 1350-knutar 6195:-
Kardan som tillverkas i den längd du vill ha!

Sinterlameller från KEP

Håller vad dom
lovar!



220 volts däckskärare
1495:-

Suverän maskin för att
trimma t.ex. folkracedäcken
eller förlänga livet lite på
hojdäcken!



Dalhems 50år

Runt 1975 skaffade vi den
första moderna bromsbänken i
Skandinavien.

Det underlätta arbetet
med motortrimningen av
hobbybilarna som det tävlades
med både på grusvägar i skogen
och på motorbanan.



OMP TRS
FIA-stol från 3090:-



Vi har grejerna till dig som håller på med motorsport!

Dalhems

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35

J-tech

Med erfarenhet från fabriksteam som rally ingenjör i
R5 och transmissions renoveringar i WRC

- Chassis setup
- Rally tester
- Inställning av diffar och stötdämpare
- Renovering av växellådor och stötdämpare



0290-222 33

joakim@j-tech.se

www.j-tech.se

3mo
Performance

Importör av
3MO Transmissioner

► Säsongen 2019 hade Jonas och Martin en jättefight i SM, med teamkamraten Robin Sandberg som hade Mathias Bengtsson i högerstolen.

Inför det årets final, Rally Blekinge, hade både Jonas och Robin teoretisk guldchans. Men när Åkessons motor gav upp på säsongens sista sträcka var duellen över. Robin blev svensk mästare i Trimmat 2WD. Därefter lade både han och Mathias hjälmarna på hyllan.

Jonas och Martin fortsatte ett år till med Toyotan, men hamnade precis utanför medaljplats i SM.

BAKOM KULISSERNA hade Mathias och hans Team Nybe stora planer. Sedan 2018 fanns Jonas Kruse med i teamet och han var, och är, en drivande kraft.

– Rent körmässigt hade 2020 varit mitt livs bästa säsong. Och i min värld såg jag en fortsättning med Corollan. Men Mathias var sugen på att skaffa en R5:a och Kruse drev på det beslutet.

Åkesson tyckte att steget var stort och föreslog ett mellanår, för att testa och köra in sig på R5-Fiestan.

– Då satte Kruse ner foten och sa att det inte skulle bli något mellanår. Nu eller aldrig liksom!

Nu togs även Chribbe Haglund in i teamet. Han kom ner till Älmhult för att Åkesson skulle få prova R5:an.

– Först åkte jag med Haglund och tittade hur han gjorde. Det såg ut ungefär som att köra framhjulsdrevet och sedan körde jag några vändor med Haglunds co-driver, Nicklas Edvardsson, i högerstolen.

Efter ett par varv på testvägen satt Åkesson och skakade av adrenalin i bilen. Han hade åkt riktigt fort. Mathias slet upp dörren och var jättenöjd. Även rutinerade Edvardsson menade att det här skulle kunna bli riktigt bra.

Jonas ler åt minnet och berättar:

– Det var ju som att köra Corolla, fast det puttade på bakifrån också. Med tiden justerade vi R5:an med bland annat hårdare

diff fram för att kunna gå hårt in på framhjulen i svängarna. Och det gjorde ju susen.

TEAMET KÖRDE uppåt 20 mil vintertester och eftersom även 2021 påverkades av pandemin blev Åkessons första tävling med R5:an, ett mästerskapsrally i Finland i maj. Det blev även första internationella erfarenheten för Maja Bengtsson som åkte med Jonas där.

– Ingen av oss hade tävlat i Finland och det var första gången för mig i en R5:a. Jättenervöst, men samtidigt kravlöst. Och jag menar att man utvecklas av att sättas på prov, säger Jonas.

Efter ytterligare ett par mindre tävlingar i Sverige var det SM-premiär i Kil. Här mötte Åkesson tuffast möjliga motstånd bland 22 startande R5-ekipage.

Vid målgång var Jonas/Martin fyra efter P-G Andersson, Pontus Tidemand och Dennis Rådström.

– Jag var så klart jättekämlig med det, utbrister Jonas.

Två veckor senare blev Åkesson utesluten för att inte ha stannat vid Rådströms kraschade bil i South Swedish Rally. Ett omdiskuterat beslut, men Team Nybe valde att acceptera domen utan överklagan.

Sedan tog Jonas och Martin sitt livs första totalseger i SM-sammanhang, i Snapphanerallyt.

– Det känns än i dag överklagt. En jätke revansch för SSR-fadäsen och hela teamet grät glädjetårar.

INFÖR FINALEN i Skilling 500 hade Åkesson teoretisk guldchans. Men Jonas hade svårt att lägga ribban för hur han skulle ta sig an tävlingen. Dessutom strulade bilen något på lördagsmorgonen. Därefter noterade han flera riktigt fina sträcktider. Men i början av tionde sträckan slog han i en stenmur och tvingades bryta.

– Riktigt surt. Jag hade järnkoll på de där svängarna, men kom ut i lösgruset. Det är inga stora marginaler. Fast sett över hela året är jag jättenöjd med min första säsong i R5-bil, summerar Jonas som blev bronsmedaljör i tyngsta klassen.



FOTO: MATTIAS LARSSON

Åkesson vet vad han vill och jobbar hårt för att nå sina mål. Nu tycker han det är dags att placera ett SM-guld i Småland/Blekinge.

Nu är det dags för rally-SM 2022. Team Nybe har skaffat fram en Skoda Fabia Rally2 Evo åt Jonas och Martin.

– Självklart är målet att ta guld. Men vi möter riktigt tufft motstånd och det är en stor utmaning för både mig och Martin.

Tillsammans har de nu ett års erfarenhet av R5-bil och de har utvecklat notsystemet.

– Jag skriver dynamiska fullfartsnoter. Har ingen märkning på ratten när vi kör recce, utan går på känsla beroende på hur vägen ser ut och vilket tempo jag bedömer att vi kommer ha just där. Det som var en 3:a innan är en 4:a i dag. Och vi har tagit bort mycket information i noterna.

Jonas berättar också att han vill ha noterna ganska sent, vilket är en utmaning för kartläsaren.

– Minsta miss, så blir det ett moment. Men Martin har en jätke bra känsla, både för att leverera noter, men också för om vi har åkt bra eller inte. Har vi inte åkt tillräckligt fort på en sträcka, då är han rätt tyst efteråt.

Samtalet med Jonas avslöjar att han är realistisk, bestämd och har hög målsättning. Blekingebon avslutar med en tydlig hälsning inför säsongen:

– Nu är det dags att ändra på det där att "alla duktiga kommer från Värmland". Har vi kommit så här långt, så ska vi lyckas fullt ut!



FOTO: TEAM NYBE

I höstas testade Jonas den Skoda som Team Nybe sätter i händerna på honom i jakten på SM-guld 2022.



FOTO: TEAM NYBE

Ett par dagar in i december var den nya Skodan stripad och i stort sett race ready inför SM-premiären i Boden 7-8 januari.

"Rent körmässigt hade 2020 varit mitt livs bästa säsong. Och i min värld såg jag en fortsättning med Corollan."

Jonas rankar 2020 som ett av sina bästa år i karriären, rent körmässigt. Här attackerar han och Martin Holmdahl mot tredjeplats i East Sweden Rally på väg mot slutlig fjärdeplats i SM!

FOTO: MIKAEL JOHANSSON



BYGGDELAR LJUDDÄMPARE

RAY Metallfabrik AB

tillverkar bland annat **Simons Sportssystem**.

Vi har även andra avgaskomponenter i lager t.ex. byggdelar för ljuddämpare.

Sortimentet finns på hemsidan **www.simons.se** under kategori **Ray övriga produkter**.

Tel: 0321-530930 - mail@ray.se



Julien Ingrassia (t.v.) och Sébastien Ogier (t.h.) har dominerat rally-VM i många år. Den franska duon har gjort 168 VM-startar, tagit åtta VM-guld, 54 delsegrar och 91 pallplatser.

Ogier/Ingrassia avslutade på topp

VM-säsongen i rally fick en praktfull avslutning när den avslutande deltävlingen kördes på och omkring den legendariska Monza-banan i Italien.

Franska duon Sébastien Ogier/Julien Ingrassia vann sin sista tävling tillsammans och svenske Oliver Solberg med brittiske co-drivern Elliott Edmondson nådde sitt främsta VM-resultat hittills i karriären.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MCKLEIN (FOTO)

Sedan årets fjärde deltävling, i Portugal, har Toyota-förarna Sébastien Ogier/Julien Ingrassia och Elfyn Evans/Scott Martin

legat etta och tvåa i VM-tabellen. De båda har vunnit fem respektive två deltävlingar och striden om guld har handlat om dessa teamkamrater.

Inför finalen hade Evans fortfarande teoretisk guldchans. Han var uppe i ledning av finaltävlingen vid tre tillfällen. Men eftersom Ogier hade 17 poängs försprång var läget lugnt för fransmannen som ändå blixtrade till och vann årets sista tävling.

Rally Monza blev historisk på flera sätt. Dels var det sista tävlingen med nuvarande WRC-reglemente. Nästa år gör hybridbilarna sitt intåg.

Det var också sista tävlingen för Ogiers co-driver Julien

Ingrassia som sagt att han nu lägger av. Sébastien Ogier kommer nästa år bara att köra vissa utvalda tävlingar.

Ogiers seger var också den 200:e VM-segern för en fransk förare sedan VM instiftades 1973. Näst bäst i den maratontabellen är Finland med 182 delsegrar, Storbritannien som har 46 och Sverige (!) som är fjärde mest framgångsrika VM-nationen med 43 delsegrar.

Kan vi hoppas på fler redan nästa år, när Oliver Solberg blivit riktigt varm i kläderna? ●



Sami Pajari och kartläsaren Marko Salminen blev juniorvärldsmästare 2021 när klassen kördes med framhjulsdrivna Ford Fiesta Rally4-bilar.

Junior-VM med 4WD-bilar

● **SEDAN JUNIOR-VM** instiftades 2001 har mästerskapet körts med framhjulsdrivna bilar. Sedan 2011 har det dessutom handlat om enhetsbilar.

Från och med 2022 kommer JVM-förarna att köra fyrhjulsdrivna Ford Fiesta Rally3 med 1,5-litersmotor, 215 hk/400 Nm och femväxlad sekventiell växellåda.

Årets JVM vanns av finländaren Sami Pajari.

Svenska förare har tagit inte mindre än sex JVM-titlar. P-G Andersson (2004 och 2007), Patrik Sandell (2006), Pontus Tide- mand (2013), Emil Bergkvist (2018) och Tom Kristensson (2020).



Drömsäsong för teambossen Latvala

● **2019 GJORDE** Jari-Matti Latvala sin sista säsong som förare på högsta VM-nivå i rally. Finländaren har gjort 209 VM-startar sedan 2002, tagit 18 delsegrar och blivit både tvåa och trea i förarmästerskapet. Men han blev aldrig världsmästare – som förare.

Från och med i år har Jari-Matti varit teamchef för Toyotas VM-satsning på rally. Och han har gjort ett strålande jobb. Efter finalen i Italien fick han fira guldets i såväl märkes-VM som förar-VM genom Sébastien Ogiers succé.

2018 bidrog Latvala, som förare, till Toyotas märkes-VM-titel det året. Att han nu vann VM som teamchef för samma märke gör honom historisk.



FOTO: TIMO ANIS

Nästa säsong flyttas Solberg permanent upp till värstingklassen i rally-VM. Han kommer att dela en av Hyundai-teamets nya hybridbilar med rutinerade spanjoren Dani Sordo.

Oliver Solbergs bästa resultat hittills

● **20-ÅRIGE** Oliver Solberg avslutade sin debutsäsong som fabriksförare för Hyundai med en imponerande total femteplats i Rally Monza. Detta i hans fjärde VM-start med WRC-bil.

– Hela veckan har varit underbar. Särskilt fjällvägarna vi körde på fredag och lördag morgon var fina. Till en början tog vi det ganska lugnt då vägarna var fuktiga och det var mycket dimma i bergen. Efter lite justeringar av bilen som gav mer grepp för bak- hjulen kunde vi köra mycket tuffare.

Den unge svensken gjorde dessutom sin första start med nye co-drivern, britten Elliott Edmondson. Och samarbetet verkar ha fungerat utmärkt.

– Det var perfekt. Redan från början var vi säkra på varandra. Allt vi hade tränat på innan tävlingen fungerade. Elliott gjorde ett bra jobb och jag är väldigt tacksam för insatsen.

RALLY-VM 2021

KALENDERN

21-24 jan, Monte-Carlo

Totalsegrare: Sébastien Ogier, (FRA),
Toyota Yaris WRC

26-28 feb, Finland

Totalsegrare: Ott Tänak, (EST),
Hyundai i20 Coupé WRC

22-25 apr, Kroatien

Totalsegrare: Sébastien Ogier, (FRA),
Toyota Yaris WRC

20-23 maj, Portugal

Totalsegrare: Elfyn Evans, (GBR),
Toyota Yaris WRC

3-6 juni, Sardinien

Totalsegrare: Sébastien Ogier, (FRA),
Toyota Yaris WRC

23-27 juni, Kenya

Totalsegrare: Sébastien Ogier, (FRA),
Toyota Yaris WRC

15-18 juli, Estland

Totalsegrare: Kalle Rovanperä, (FIN),
Toyota Yaris WRC

13-15 aug, Belgien

Totalsegrare: Thierry Neuville, (BEL),
Hyundai i20 Coupé WRC

9-12 sep, Grekland

Totalsegrare: Kalle Rovanperä, (FIN),
Toyota Yaris WRC

1-3 okt, Finland

Totalsegrare: Elfyn Evans, (GBR),
Toyota Yaris WRC

14-17 okt, Spanien

Totalsegrare: Thierry Neuville, (BEL),
Hyundai i20 Coupé WRC

18-21 nov, Italien

Totalsegrare: Sébastien Ogier, (FRA),
Toyota Yaris WRC

Norrmannen Andreas Mikkelsen vann WRC2. Bilden är från deltävlingen i Estland där Ola Fløene läste noterna.



FÖRARMÄSTERSKAPET

- 1) Sébastien Ogier, FRA, Toyota, 230 p
- 2) Elfyn Evans, GBR, Toyota, 207
- 3) Thierry Neuville, BEL, Hyundai, 176
- 4) Kalle Rovanperä, FIN, Toyota, 142
- 5) Ott Tänak, EST, Hyundai, 128
- 6) Dani Sordo, ESP, Hyundai, 81
- 7) Takamoto Katsuta, JPN, Toyota, 78
- 8) Craig Breen, IRL, Hyundai, 76
- 9) Gus Greensmith, GBR, Ford, 64
- 10) Adrien Fourmaux, FRA, Ford, 42

MÄRKESMÄSTERSKAPET

- 1) Toyota Gazoo Racing WRT, 520 p
- 2) Hyundai Shell Mobis WRT, 462
- 3) M-Sport Ford WRT, 199
- 4) Hyundai 2C Competition, 68

WRC2-MÄSTERSKAPET

- 1) Andreas Mikkelsen, NOR, Skoda, 149 p
- 2) Mads Østberg, NOR, Citroën, 126
- 3) Jari Huttunen, FIN, Hyundai, 107

WRC3-MÄSTERSKAPET

- 1) Yohan Rossel, FRA, Citroën, 130 p
- 2) Kajetan Kajetanowicz, POL, Skoda, 127
- 3) Emil Lindholm, FIN, Skoda, 73

JUNIOR WRC

- 1) Sami Pajari, FIN, Ford, 137 p
- 2) Jon Armstrong, GBR, Ford, 119
- 3) Martins Sesks, LVA, Ford, 85

ANTAL POWER STAGE-SEGRAR

- 4 st, Ott Tänak
- 2 st, Kalle Rovanperä
- 2 st, Sébastien Ogier
- 2 st, Thierry Neuville
- 1 st, Dani Sordo
- 1 st, Elfyn Evans

MINSTA SEGERMARGINAL

- 0,6 sekunder, Kroatien
- 1) Sébastien Ogier, FRA, Toyota
- 2) Elfyn Evans, GBR, Toyota

STÖRSTA SEGERMARGINAL

59,9 sekunder, Estland

- 1) Kalle Rovanperä, FIN, Toyota
- 2) Craig Breen, IRL, Hyundai

SVENSKA FÖRARE SOM STARTADE

- | | |
|---------------------|----------------------|
| 10 starter/6 brutna | Oliver Solberg |
| 5 starter/3 brutna | Tom Kristensson |
| 1 start/0 brutna | Dennis Rådström |
| 1 start/0 brutna | Johan Kristoffersson |
| 1 start/0 brutna | Lars Stugemo |
| 1 start/0 brutna | Mats Andersson |
| 1 start/0 brutna | Mattias Ekström |

SVENSKA KARTLÄSARE SOM STARTADE

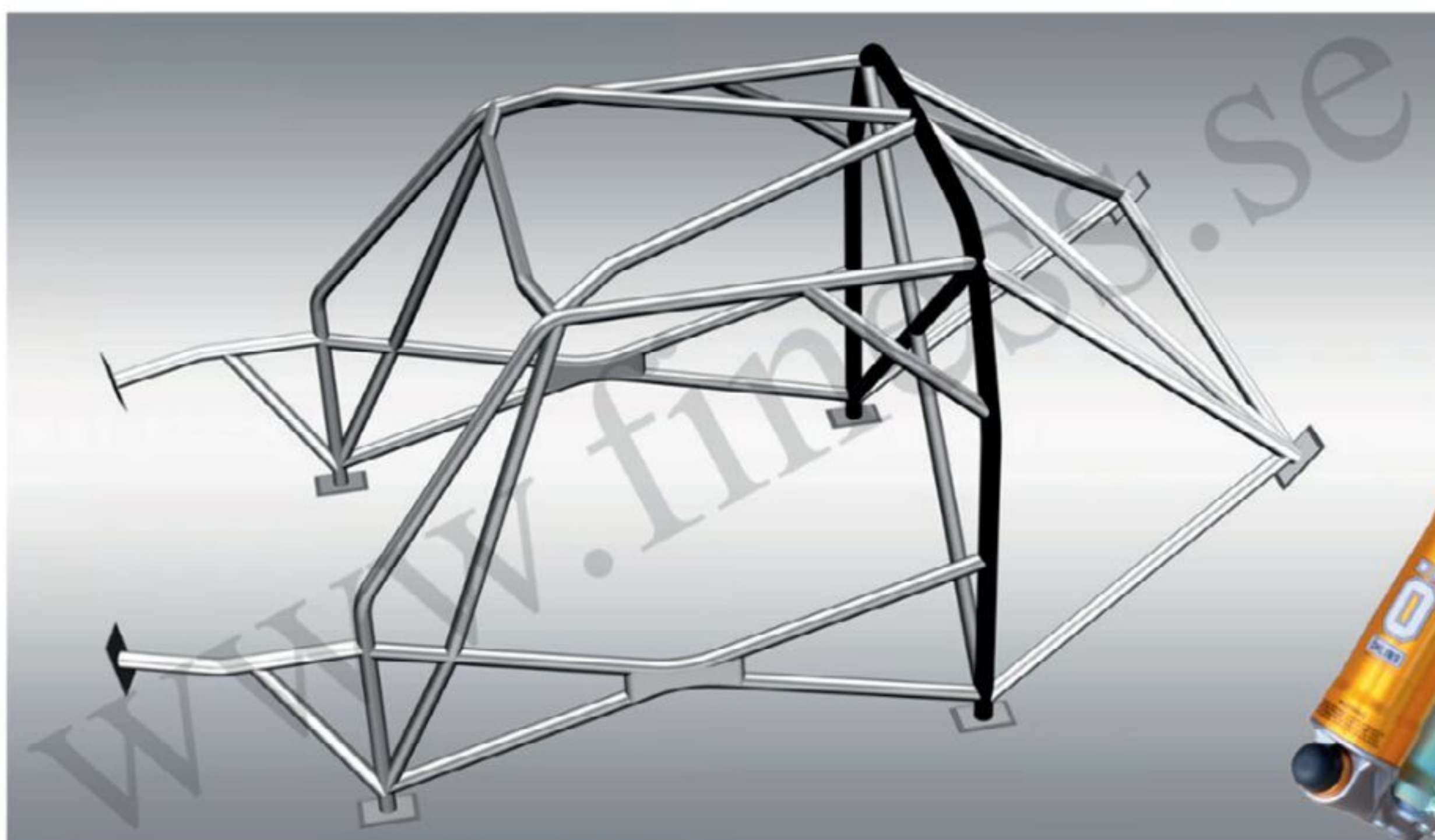
- | | |
|--------------------|-------------------|
| 5 starter/3 brutna | David Arhusiander |
| 2 starter/0 brutna | Jonas Andersson |
| 1 start/0 brutna | Emil Bergkvist |
| 1 start/0 brutna | Johan Johansson |
| 1 start/0 brutna | Jörgen Jönsson |
| 1 start/0 brutna | Kalle Lexé |
| 1 start/0 brutna | Patrik Barth |

Finess



Försäljning
Servicecenter

Rörbärramar
Flockning
m.m



Skyddsburar: Byggsatser, Certifierade burar



Säsongen 2022 firar Kristian Johansson 30 år som rallyförare. Västgöten har kört mängder av rallytävlingar i en lång rad olika bilar.

Han har sex SM-medaljer. Men inget guld. Och det grämer honom. Tillsammans med Fredrik Livh, co-driver år Kristian sedan 2004, går jakten på en medalj av ädlaste valör vidare.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Jagar första SM-

Efter de tre första SM-tävlingarna, för tre år sedan, såg det riktigt bra ut för Kristian Johansson och hans co-driver sedan många år, Fredrik Livh. Duon toppade SM-tabellen i Trimmat 2WD med 13 poängs marginal. Sedan tidigare hade de tre SM-silver.

Två tävlingar senare återstod bara finalen. Och nu väntade en rysare. Patrik Flodin hade övertagit kommandot i tabellen, men bara en halv poäng före Johansson. Bakom honom fanns Elias Lundberg. Alla tre rymdes inom fyra poäng vilket gjorde att East Sweden Rally i Linköping skulle bli helt avgörande för säsongen 2018.

Kristian hade perfekt ordning på bilen. Han hade till och med vässat sig själv och sitt mind set med hjälp av mentala coachen Barbro Sundberg.

– Mental träning är som vanlig träning. Du måste hålla på hela tiden. Men jag hade hunnit få några nycklar att jobba med. När vi kom till Linköping var jag helt inställd på att vi skulle vinna.

Sex sträckor in i tävlingen ledde Johansson med 22 sekunder före Flodin som hade tappat hoppet. Bara fyra sträckor återstod.

– Men då började generatören i min bil att klappa ihop. Flodin fick blodad tand, lyckades vinna tävlingen och säkra guldet,

minns Kristian som fick nöja sig med SM-brons.

Året därpå blev det nya brons-medaljer, både i vanliga SM och i SM-veckan sommar.

Men skam den som ger sig.

– Jag och Fredrik har sagt att vi ska ta ett SM-guld innan vi fyller 50.

Den gränsen passerar de säsongen 2023.

KRISTIAN S RALLYKARRIÄR har varken varit spikrak eller självklar. Något vidare motorsportintresse fanns inte i släkten. Inte heller någon egen guldgruva.

– Men jag minns att jag tyckte om att se Formel 1 och motocross på tv när jag var liten, funderar Johansson.

Redan som nioåring hade han tjtat hål i huvudet på sina föräldrar att få köpa moped och investerade i en sådan för en hundralapp. Med moppen kände han sig som en "Carla" Carlqvist när han attackerade åkermarken hos styvfarfar.

I 15-årsåldern tävlade Kristian och hans kompis Anders Olsson om vems moppe som gick fortast.

– Vi trimmade mer och mer. Det spårade ju ur fullständigt och min sista moppe, en Gilera 80 cc, toppade bortåt 120 km/h. Fullständigt idiotiskt. Men det var roligt!

Kristian har alltid varit tekniskt intresserad. Han jobbade både

I höstas premiärkörde Kristian sin senaste VW Golf III. Bilen har lång tidigare historia och Johansson trivs mycket bra bakom ratten i just den här bilmodellen.



guldet

I egna verkstaden trivs Johansson bra. Bakom honom skymtar Ford Puma som han bland annat kört en del asfalt-SM med under 2021.



"Min sista moppe, en Gilera 80 cc, toppade 120 km/h. Fullständigt idiotiskt, men det var roligt!"

helger och hela sommarloven, bland annat på minkfarmer utanför Svenljunga, för att få råd att köpa balla grejer till mopederna och senare 125:an han hade som 16-åring.

Men bilar var inte särskilt intressant.

– Nej, jag körde lite cross. Inte tävling, för jag hade ju ingen uppbackning hemifrån. Men tränade i alla fall på en bana och drömde väl om att börja tävla. Det slutade med att jag skaffade landsvägshoj och senare tog bilkörkort under en tvåveckors intensivkurs i Säffle.

NÄR HAN kommit hem från Säffle ringde Anders. "Du, det är rallytävling i helgen. Ska du med ut och titta?"

Kristian hade aldrig sett ett rally som åskådare. Han visste egentligen inte mer om rally än det lilla han sett om VM på tv-sporten.

– Vi drog ut och tittade. Och kan man säga kärlek vid första ögonkastet om en sport, så var det då. Det var ju skitfräckt med V4:or och Amazoner som höll på att välta in i svängarna. Det var så häftigt och jag kände direkt att jag måste prova!

I samma veva började Volvo Original växa med rasande fart. Johansson tyckte klassen verkade rimlig, rent ekonomiskt. Men eftersom kompisen Anders skulle ha Volvo 140 med B20 och Webrar och grejer så ville ju Kristian också ha det.

– Problemet var att jag inte hade så mycket pengar. Men jag drog iväg och köpte en 140 för 5.000 kronor. Då kan du förstå hur bra den bilen var ...

– Jag visste ju inte bättre då. Men för att vara krass. Bilen var värdelös och okörbar. Hade jag provat den i dag hade jag klivit ur efter tre svängar och gått därifrån.

UTAN PENGAR blev det bara ett par tävlingar om året de första säsongerna. Volvon slutade sitt liv som rallybil när Johansson for ner i någon blöt sankmark vid en tävling i Mönsterås 1994.

I stället skaffade han, under tiden han gjorde lumpen, en Opel Ascona A som snart skrotades på en specialsträcka utanför Örkelljunga.

Därefter lade han vantarna på en Manta B.

– Det måste ha varit något fel på den bilen. Varken jag eller Lars-Erik Larsson som hade den

innan mig lyckades hålla den på vägen.

Kan ju absolut inte haft något att göra med att de båda var i början av sina karriärer.

Mantan rullades så klart också. Det klarades av i Mörerallyt 1995. Panik utbröt efter den fadäsen. Dåvarande kartläsaren Johan Hidendals snusdosa flög nämligen ur bilen och försvann.

MED FACIT I HAND kan Kristian så smått ångra att han inte satsade på VOC på den tiden. I stället körde han halvdana, trimmade bilar som innebar att han mest fick skruva, skruva och skruva.

– Fast jag lärde mig mycket rent tekniskt.

När de fyra första bilarna blivit folkraceobjekt skaffade han en riktigt vettig Ford Escort MKII. Då kom även resultaten och han började använda arrangörsnoter, något som funkade mycket bra på en gång.

Efter lumpen hade han fått ett skiftjobb på en industri och bodde kvar hemma. Då började han tävla mer regelbundet och höjde ambitionsnivån.

Alla bilbyten i början av karriären berodde till viss del på att de skrotades efter hand. En annan anledning var nyfikenhet.

Efter några år i bakhjulsdrivna bilar började Kristian snegla på framhjulsdrevet. Det absolut hetaste på marknaden var Corolla Grupp H. Det fanns tio stycken och dessa gick inte att köpa hur som helst. Toyota satsade stort på Corolla-cupen och ville ha koll på vilka som rattade bilarna.

– Det hade börjat gå rätt bra för mig resultatmässigt. Så jag kontaktade Toyota och ansökte om att få köpa en bil.

TILL SLUT stod Stefan "Pitan" Erixons bil till salu. Men det handlade om rätt stora pengar för en vanlig knegare.

– Jag jobbade och slet, grävde så djupt jag kunde i fickorna. Det bara skulle ju lösa sig.

Jodå, Johansson lyckades få fram kapitalet och köpte Corollan.

– En riktigt bra bil och Toyota hade verkligen skapat en bra cup med förmånliga villkor för oss som deltog. Jag minns att jag kände mig privilegierad som "en av de tio".

Två år senare var bilen såld och Kristian körde Volvo 940 ett par säsonger. Därefter Opel Kadett GSi och från och med 2007 VW Golf.

Med "monstret", 6.5-WRC:n, i SM-tävlingen Vinterpokalen 2010. Kristian och Fredrik vann två av åtta sträckor totalt.

FOTO: THOMAS LINDBERG



► Fredrik Livh klev in som ordinarie co-driver bredvid Johansson redan 2004.

– Han är lugn, sansad och har bra koll på läget. Han har en otrolig simultankapacitet när vi kör recce och hjälper dessutom till en hel del på flera sätt. Utan honom hade jag inte kunnat åka så mycket SM, berömmar Kristian som SM-debuterade på allvar 2008.

Det året ställdes vintertävlingarna, Svenska Rallyt och Bergslagsrallyt, in på grund av mild vinter. Därför blev South Swedish Rally i Ljungby säsongens första kraftmätning.

Men redan vid shake down gick motorn i VW Golf III:an varm.

– Då var jag irriterad och körde i rena ilskan. Efter sju sträckor ledde vi Trimmat 2WD med 37 sekunder före Leif Peterson. Fartmässigt är det än i dag en av mitt livs tävlingar, berättar Johansson.

TIDIGT ANDRA DAGEN missbedömde han en sväng och rullade. Dock inte värre än att han kom i mål på sträckan. Fast nu var ledningen nere på 1,1 sekund.

– Det var ju som att ge agn till en fisk åt Leif. Han ställde sig upp i bilen och innan tävlingen var slut hade både han och Stefan Jonsson gått om mig.

När 2008 summerades var Peterson svensk mästare och Kristian hade tagit sitt livs första SM-medalj, av silver.

2010 ville västgöten testa fyrhjulsdrift. Han köpte den Mitsubishi Evo 6.5 WRC som Stecka Walfridson rattat.

– Den gick ju som ett jävla monster. Tyvärr krånglade den en del. Det hände att motorn dog mitt i en sväng på en sträcka. Och hur vi än sökte så hittade vi inget fel. Till slut fick vi en ny databox från England men jag sålde bilen efter säsongen.

Han behöll i alla fall 6.5:an tillräckligt länge för att köra till sig ett SM-silver i Trimmat 4WD.

Under den perioden hann han även med att hyra en Ford Focus WRC till South Swedish Rally 2010.

– Fantastisk bil. Men jag var inte ens i närheten av att ha råd att köpa den.

Åren gick. En säsong i välskötta Mitsubishi Ralliart Evolutioncupen med en Grupp N-Evo X. Därefter rattade han Opel Corsa B och A, tillbaka till VW Golf III, en Suzuki Swift S1600 och sedan VW Golf IV Kit Car.

– Kit Car-Golfen och den Ford Puma jag kört en del med i år är det något speciellt med. Båda har känts som om de var tillverkade åt mig, redan när jag satte mig i dem första gången.

Nyfikenheten är fortfarande inte stillad.

– Klart jag skulle vilja ha en R5:a. Men även om jag hade råd att köpa en sådan, skulle jag rent ekonomiskt inte klara av att driva den. Det var lite så med Evo X:an också. Drifstkostnaderna



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

SM-säsongen 2018 körde Johansson med både Ford Fiesta S1600 (bilden) och VW Golf IV Kit Car. Här Fiesta i Askersund.



FOTO: STEFAN BOMAN

VW Golf IV Kit Car har en speciell plats i Kristians hjärta. Han menar att bilen känns som byggd med honom i åtanke.



En av många SM-framgångar för Kristian (t.h.) och mångårige co-drivern Fredrik Livh (t.v.). Klasseger i Linköping 2012.



FOTO: THOMAS LINDBERG

drog iväg och jag avbröt en SM-satsning med den trots att jag låg tvåa i tabellen, för att inte alla pengar skulle ta slut.

NÄRMAST STORA PROJEKT är att skapa nya lokaler åt egna företaget, KJM Service. Därför blir det inte någon fullskalig SM-satsning för Kristian och Fredrik säsongen 2022. Men 2023 är det dags igen. Då är tanken att kröna den 30-åriga karriären med ett SM-guld i "stora SM-serien".

Och om inte nyfikenheten leder iväg Johansson på nya spår, så blir det med nyinköpta VW Golf III:an som duon blev sexa totalt med vid premiärturen i Novemberskolden i höstas.

Materialet ska han i alla fall inte behöva skylla på.

– Jag har kanske inte bästa putsen av alla. Men allt maskinellt och tekniskt är oftast tipptopp när jag kommer till en tävling. Det är enklare att skruva klart hemma och det är varken kul eller bra för uppladdningen att behöva meka in i det sista på en serviceplats innan tävlingen, resonerar han.

Trots så många års tävlande i ryggen tycker Kristian fortfarande att det är kul och rogivande att skruva med sina tävlingsbilar hemma i verkstaden.

Det blir minst ytterligare ett rejält försök att ta den där guldmedaljen som både Johansson och Livh så hett eftertraktar. ●

Snabba fakta

KRISTIAN JOHANSSON

Född: 1973-06-04.

Bor: Viskafors.

Familj: Sambo Camilla Lindblom sedan 19,5 år. Gemensam dotter Tindra och bonussonen Sebastian Bourghardt.

Yrke: Egenföretagare, stötdämpartekniker. Kör även lastbil som extrajobb åt Lars "Stinsen" Larsson, Svenjunga Skogstransporter.

Hobby: Finns inte mycket tid över för det. Jagade förr i tiden. Jag och Camilla har börjat med lite discgolf på sommaren. Åker på spa ibland.

Klubb: Borås MK. Åkt för Kinds MK i alla år, men bytte till Borås efter att ha bott här i 19 år.

Kartläsare: Fredrik Livh sedan många år tillbaka. Ibland hoppar Peter Wester in. I början av min karriär åkte Johan Hidendal med och sedan Johan Nilsson. Magnus Färm har också åkt med i några år.

Typ av noter: Egna siffer.

Musiksmak: Rock och pop.

Läser: Bilsport Rally&Racing, instruktionsböcker och motorlitteratur.

På nätet kollar jag: Emotorsport, Facebook, Google, Youtube och shoppar som säljer tävlingstillbehör.

Äter gärna: Kött och fisk som legat på Weber-grillen.

Dricker gärna: Vatten, öl.

Tre favoritprylar: Telefonen, rallybilen och just nu stötdämpardynon.

Tävlingsdebut: 1992.

Antal tävlingar: Fler än 300 st.

Favorittävling: Finns flera, men Linköping är alltid rolig och brukar gå bra.

Privatbil: Ford Connect, VW Crafter.

Sportslig framtidsdröm: Skulle väl vara ett SM-guld! Är också en dröm att få åka Svenska Rallyt i en R5:a med bra uppbackning.

Styrka som förare: Jämn. Gör inte så många misstag nu för tiden.

Kan jag bli bättre på som förare: Blixa till. Tempohöjning.

Sponsorer: Skene Marin och Öhlins. Har tyvärr inte så mycket tid att jaga sponsorer.

Rallymeriter:

2008 – SM-silver Trimmat 2WD

2010 – SM-silver Trimmat 4WD

2016 – SM-silver Trimmat 2WD

2018 – SM-brons Trimmat 2WD

2019 – SM-brons Trimmat 2WD

2019 – SM-brons sommarsprint 2WD

Snabba fakta

FREDRIK LIVH

Född: 1973-02-11.

Bor: Forserum.

Familj: Singel.

Yrke: Industriarbetare.

Hobby: Gillar att titta på ishockey. Speciellt HV71.

Klubb: Laxå MK.

Typ av noter: Siffer.

Musiksmak: Blandat.

Läser: Mest när jag åker rally.

På nätet kollar jag: Mest på Youtube.

Äter gärna: Pasta och köttfärssås.

Dricker gärna: En kall öl.

Tre favoritprylar: Bilen, telefonen och datorn.

Tävlingsdebut: 1993.

Antal tävlingar: Cirka 300 st.

Favorittävling: Rally Hedemarken.

Privatbil: Ford Focus RS.

Sportslig framtidsdröm: Att få åka en VM-tävling innan jag lägger av.

Styrka som co-driver: Noggrann. Kan hålla mycket i huvudet.

Kan jag bli bättre på som co-driver: Man blir aldrig fullärd.



ÖHLINS NORTHERN EUROPE

Vi har lång erfarenhet och gedigen kunskap för gätbilar, rally, racing, rallycross, drifting eller cross- och extremecart.

OHLINS.SE | OHLINSRACING

ÖHLINS NORTHERN EUROPE • Dagvindsgatan 10, 652 21 Karlstad • Tel 054 68 88 80





En mil hemifrån hittade Guy en Volvo 245 och med en översatt regelbok byggdes engelsmännens tolkning av en svensk folkracebil. Ett halvfabrikat, visade det sig, som bland annat saknade förstärkt front. Men med två duktiga mekaniker ordnade det sig till det bästa.

Guy Martin

– folkraceförare för en dag

Han har kört tuffa Isle of Man TT och gjort sig känd för spektakulära krascher. Genom programmet "Speed with Guy Martin" blev britten världskändis. Och nu var det dags att prova den genom-svenska motorsporten folkrace. Bilsport Rally&Racing har träffat Guy Martin.

AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT & FOTO)

Starstruck. Det kan man bli ibland när man träffar stora celebriteter. I min värld räknas definitivt Guy Martin in som en sådan. Men det där med starstruck, det gick över med en gång.

– Vi körde via Danmark, där stannade vi på Legoland. Jag är 40 år gammal och önskar mig fortfarande lego i julklapp, växer aldrig ifrån det.

Guy Martin är helt enkelt en vanlig grabb som gillar det vanliga grabbar gillar. Han gör det bara över gränsen hela tiden. Med betoning både på "över gränsen" och "hela tiden".

Vädret är brittiskt när Guy svänger in på motorstadion i Amsberg utanför Borlänge, med en Volvo 245 lastad på trailern bakom skåpbilen. Legendaren som kört otaliga TT-lopp och genom olika tv-serier fått prova på den ena sporten brutalare än den andra, ska köra folkrace. Äktsvensk folkrace.

– Vi kommer precis från Italien där vi körde racing med en Piaggio Ape, berättar han samtidigt som han suger på en kopp te. Det var katastrof, vi kom 60 meter, sedan kraschade vi.

FÖR ETT PAR ÅR SEDAN, före pandemiutbrottet, blev Jan Ingesson kontaktad av produktionsbolaget bakom Guys tv-serie på brittiska Channel 4, "Speed with Guy Martin". Guy skulle prova några lokala motorsporter i en serie om fyra avsnitt, och folkrace var en av dem.

Janne, med 40 års erfarenhet av folkrace både som förare, tävlingsledare och allt man kan tänka sig däremellan, hjälpte till med ett översatt reglemente och tips längs vägen. Pandemin har satt käppar i hjulen flera gånger, men nu är den brittiske kändisen äntligen här. Planen är att Janne ska utfärda vagnbok och hålla licenskurs, sedan ska Guy och Janne köra ett matchrace innan

bägge beger sig till en folkracetävling i Västerås två dagar senare.

Riktigt så enkelt skulle det dock inte bli. Bilen de byggt i England lämnar lite övrigt att önska. Bland annat behöver burens byggas om, och så har man helt missat att bygga någon förstärkning i fronten.

– Vad är det här, undrar engelsmannen efter att ha slängt sig under Jannes folkrace-245. Dubbla stötdämpare? Det stod det inget om i reglerna!

– Man får köra med original, förklarar Janne. Racingdämpare är bättre men för dyrt, då sätter man dit dubbla original i stället.

GUY SKRUVAR, bankar och svetsar själv och vill direkt kasta sig över sin bil men produktions-teamet har ett tight schema och producenten Tom Norton kräver hela tiden nya kameravinklar. Man märker snabbt att han inte alls är någon tv-stjärna som bara glider från en stor husbil och ut

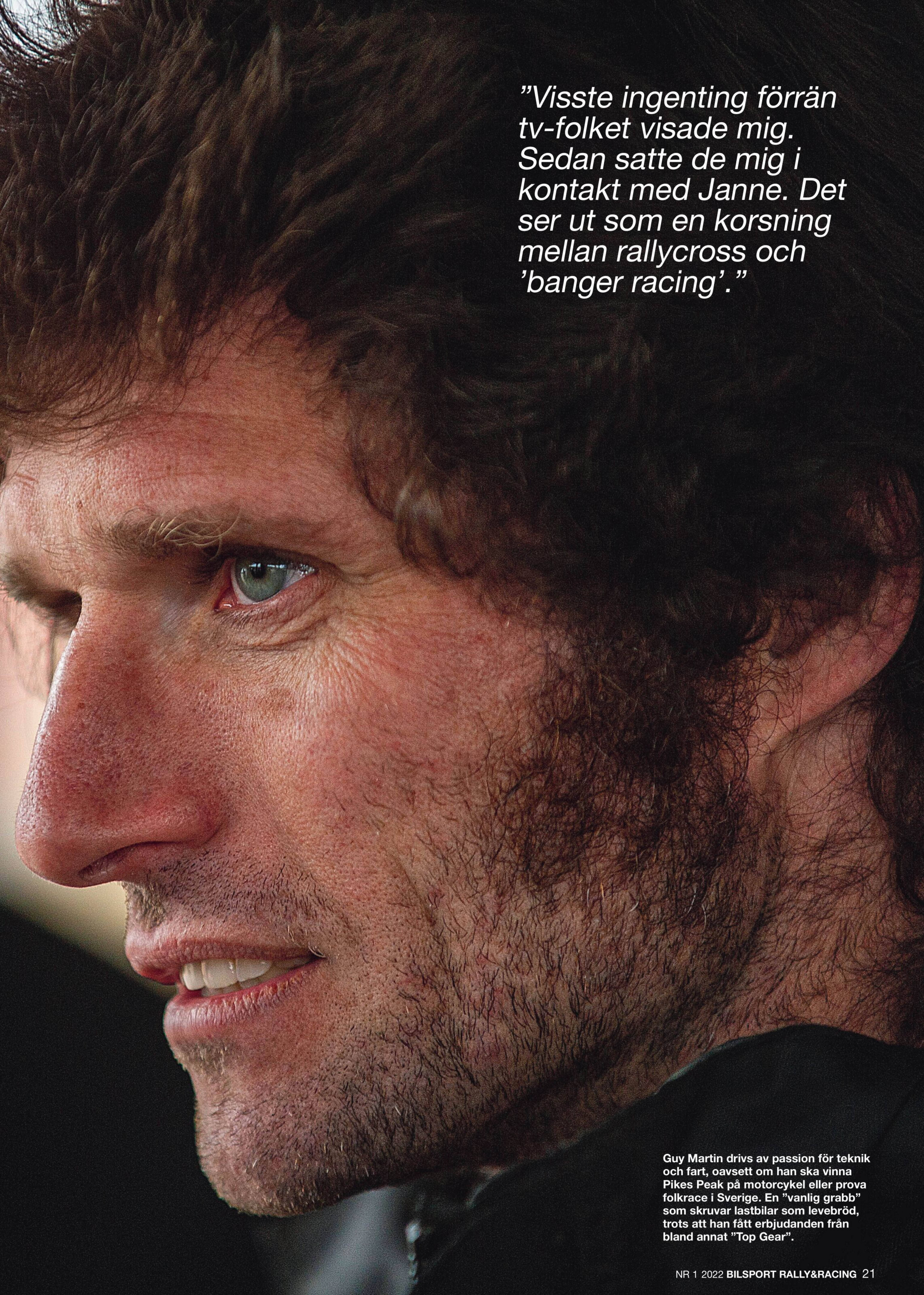
på tagningar. Han gör tv för att få möjlighet att prova på en massa saker som hade varit svårt utan tv-kameror, som att köra Pikes Peak (som han vann) med motorcykel, prova en F1-bil och flyga Avro Vulcan-bombare från kalla kriget.

Programledarrollen attraherar inte, han har bland annat tackat nej till "Top Gear", han trivs bäst i sin skitiga overall.

Vad vet han om folkrace då?

– Visste ingenting förrän tv-folket visade mig, berättar han. Sedan satte de mig i kontakt med Janne. Det ser ut som en korsning mellan rallycross och "banger racing".

ATT GUY SKULLE bygga på en Volvo var självklart. Svensk sport, svensk bil. Dessutom har han ett gott öga till Volvo sedan tidigare. Han har haft en P1800 och har för närvarande en Volvo 850 T-5. Plus bilen som tog hem "Sveriges häftigaste Volvo" 2006, Mattias Vöcks brutala Volvo



"Visste ingenting förrän tv-folket visade mig. Sedan satte de mig i kontakt med Janne. Det ser ut som en korsning mellan rallycross och 'banger racing'."

Guy Martin drivs av passion för teknik och fart, oavsett om han ska vinna Pikes Peak på motorcykel eller prova folktrace i Sverige. En "vanlig grabb" som skruvar lastbilar som levebröd, trots att han fått erbjudanden från bland annat "Top Gear".



Medan Guys medhavda mekaniker försökte få ordning på bilen fick han testa folkrace-konceptet i en av Jannes hyrbilar. Varv efter varv byggdes farten upp. Hur tv-produktionen till slut blev kan man se på Channel 4 någon gång i november.



Jannes folkrace-245 studerades flitigt av Guy som nog ångrade att han inte läst på lite mer om folkrace. Nu blev det hektiska timmar i Jannes garage för att få bilen i ordning så gott som möjligt innan tävlingen.



Det här är äkta. Skitig skoteroverall byttes mot skitig föraroverall. Guy Martin är egentligen inte så förtjust i tv-kamerorna utan använder dem mest som en möjlighet till att få göra det han brinner för. Skruva och köra.

► Amazon-kombi som även gjorde succé på Sema Show i Las Vegas.

– Jag var här och köpte den av Mattias för tolv år sedan och har den kvar fortfarande.

Dessutom, så fort tv-kamerorna slocknat drar Guy på sig nästa overall och skruvar Scania-lastbilar som levebröd.

Janne skärskådar den högerstyrda 245:an och funderar.

– De har trimmat lite men inte så mycket som jag hade förväntat mig, menar han. Han är nog bra på att köra men bilen är inte konkurrenskraftig.

Under timmarna som återstår till tävlingen i Västerås tänker man göra allt för att ändra på oddsen. Janne hjälper till med tips och råd, Guy och hans mekaniker skruvar. Och hela tiden sliter producenten ut Guy ut verkstaden för någon ny tagning.

Under mitt besök hinner han köra några varv med en av Jannes hyr-folkracebilar för att få en känsla för bil och underlag.

– Det går inte att bara bomba på, påpekar Janne. Vilket jag ser som en risk med den här herrn.

Guy kommer från en familj som präglats av motorsport, i första hand på två hjul. Pappa Ian var framgångsrik privatförare och körde flera Isle of Man TT. Precis som sonen mekade han också lastbil till professionen. Brorsan kör också road racing och skruvar lastbil. Ena syrran var racingmekaniker innan hon gifte sig med en TT-sidovagnsvinnare.

ROADRACINGKARRIÄREN började 1998 för Guy med första Isle of Man TT 2004. Totalt blev det 17 pallplatser i olika TT-lopp – och bruten rygg två gånger.

Efter dokumentären "Closer to the Edge" 2011 började tv-jobben komma och han blev, vare sig han ville eller inte, världskändis. Med det kom även möjligheten att slå hastighetsrekord i udda fordon, som lådbil och traktor.

Privat är Guy motorskalle rakt igenom. Han har en stationärmotor från 1915 i köket och en 27-liters Rolls-Royce Merlin från en Lancaster-bombare på en släpkärra. Med propeller.

– Jag varvade upp den till 2.800 rpm, berättar han. Då stack den

iväg! Genom en vägg och en trappa innan den drog in i en lastbil i verkstaden. Chefen var inte glad.

I den nya serien som produceras kör han Piaggio Ape i Italien, Land Rover i England, Trabant i England (skulle varit Tyskland,



Volvo Amazon-kombi som Mattias Vöcks byggde och gjorde succé med 2006. Den bilen ägs sedan tolv år av Guy Martin.

FOTO: ANDERS ODEHOLM



Jan Ingesson, med 40 års erfarenhet av folkrace både som förare, tävlingsledare och allt annat man kan tänka sig, tjänade som mentor till Guy under besöket i Sverige. Klart annorlunda dagar på banan i Amsberg, med tv-kameror över axeln hela tiden.

men covid ställde till det) och alltså folkrace i Sverige.

– Vet att jag kommer att krascha men hoppas att jag kommer lite längre än i Italien.

Vad har du för förväntningar?

– Jag ser fram emot det, en vinst för mig vore att komma till final. Förmodligen hamnar jag på taket men det blir roligt. Jag är inte för optimistisk, bara realistisk.

ATT FÅ UT VOLVON ur England var ingen enkel uppgift. Efter-som folkracebilar säljs på anbud skulle alltså bilen exporteras, men då det inte fanns något namn på någon köpare ställde det till problem. Tre gånger fick man korsa engelska kanalen innan alla papper var i ordning.

– Gott te ni har, utbrister Guy. Och vilka lastbilar sedan. Samma bilar som vi har i England, men de har ... hur många ... nio axlar totalt? Hur mycket får de väga egentligen?

Hur det gick på tävlingen i Västerås?

Efter frenetiskt skruvande och svetsande av Guys två mekaniker, varav den ena en mycket meriterad roadracingförare som vunnit fler tävlingar än Guy, stod den högerstyrda 245:an med färsk vagnbok på startplattan.

– Jag åkte mot Guy i första heatet, berättar Janne. Tog starten och kom trea med honom långt efter.

Andra heatet slutade likadant. I tredje omgången blev det bra tv när Jannes bil boggade i starten så Guy hamnade jämsides.

– Jag tog mig in framför men en länkarm gick av så Guy kom ikapp. Det blev ett par rejäla breadsidor innan jag avbröt efter två varv. Det blev ingen final för någon av oss men det var tufft motstånd med många monsterbilar.

Trots högerstyrt blev kändisens bil såld på anbud, förmodligen för stjärnstatusen i den. Och Guy Martin, mannen som kraschat det mesta på spektakulära sätt, slapp faktiskt hamna på taket. ●

ALBINSSON & SJÖBERG I SAMARBETE MED ELMIA PRESENTERAR

NORRA EUROPAS STÖRSTA BIL- OCH MC-SHOW!

**BILSPORT
PERFORMANCE
SHOW**

**CUSTOM
MOTOR SHOW**

PÅSKEN 2022

15-18 APRIL | ELMIA JÖNKÖPING

#BPCMS

**BOKA
MONTER**

Ta chansen att träffa
77.454* motorentusiaster!

**KONTAKTA OSS
REDAN IDAG!**

Gå in på vår hemsida
custommotorshow.se för
mer information, priser
och kontaktuppgifter.

*Genomsnittlig besöksiffra de senaste tio åren.



WWW.CUSTOMMOTORSHOW.SE

f FÖLJ OSS PÅ FACEBOOK

Historiskt EM-äventyr i Spanien

En utlandsstart i ett längre rally med annorlunda utmaningar kan locka mer än att lägga samma pengar på en handfull kortare tävlingar på hemmaplan. Detta är en trio rallysvenskar överens om efter att ha tagit sina Appendix K-vagnar till Rally Costa Brava, ett asfaltrally i EM-serien för historiska bilar i nordöstra Spanien.

Anders "Tractive" Johnsen, Borlänge, hade redan rutin från tävlingen och historiska EM-serien, medan Christer Hedlund, Lycksele och Kullings-föraren Bertil Molander tidigare knappt rallytävlat utomlands eller på asfalt.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)



Alla i svensktrion som ställde upp i Costa Brava-rallyt hade en mångårig inhemsk rallykarriär bakom sig innan de nu drog till Spanien – Anders Johnsen/Ingrid Johnsen med nybyggd Ford Sierra RS Cosworth 4x4 -90, Christer Hedlund/Ida Lidebjer med likaledes nybyggd Ford Escort Mk2 RS1800 -78 och Bertil Molander/Claudia Vorwerk med sin väl inkörda Ford Mustang -66.

Gemensamt för trion är också att de gärna ville prova på de nya utmaningar, äventyr och upplevelser som utlandstävlande innebär. Anders Johnsen är rutinerad EM-åkare sedan tioalet år och var redan före start i årets Costa Brava på det klara med att han vill tillbaka. Christer Hedlund och Bertil Molander fick blodad tand för att köra internationella historiska rallyn, gärna i EM-serien.

– Förberedelser är A och O vid en utlandsstart. Det gäller att ha koll på bilens papper, reseplaneringen, vad man ska ha med sig i servicebussen – och framför allt att ha gått genom bilen i detalj, betonar Anders.

– Man vill ju inte bryta med ett tekniskt skitfel på första sträckan om man lägger en semestervecka och en stor del av årets rally-budget på tävlingen.

Ändå var det faktiskt ett sådant fel som drabbade Anders och Ingrid redan efter ett par kilometer på SS 1.

– Styrservon lade av. Tur att jag är stark i armarna, så vi tog oss ändå genom de tre sträckorna till service.

VÄL DÄR kunde Anders och mekanikern Thomas "Lången" Pettersson konstatera att en brusten låsring i servopumpen orsakat felet.

– Efter att ha kört ett antal EM-tävlingar vet vi rätt väl vad vi behöver ha med oss i bussen, såsom generator, startmotor, tändstift, en sats bromsklossar med mera. Tyvärr hade vi ingen servopump i reserv denna gång...

Ekipaget missade dagens andra loop över sträckorna. Reglerna gav dock lindrig bestraffning för detta och andra dagen fungerade bilen klanderfritt. I mål blev det visserligen sista plats i klassen, men ändå fjortonde totalt av 24 EM-ekipage som fullföljde.

På tolfte plats totalt slutade Christer Hedlund som hade rutinerade Ida Lidebjer i högerstolen, medan rallyt fick ett dramatiskt slut för Bertil Molander och hans schweiziska hustru och codriver Claudia Vorwerk som åkte av på SS 9 andra dagen.

– Vänster fram kollapsade och hjulet vek sig in under bilen, berättar Kullings-föraren.

– Det gick ganska fort, men blev inga större skador på bilen.

Mustangen bärgades mellan dagens SS-loopar, men vidare tävlande var inte att tänka på.

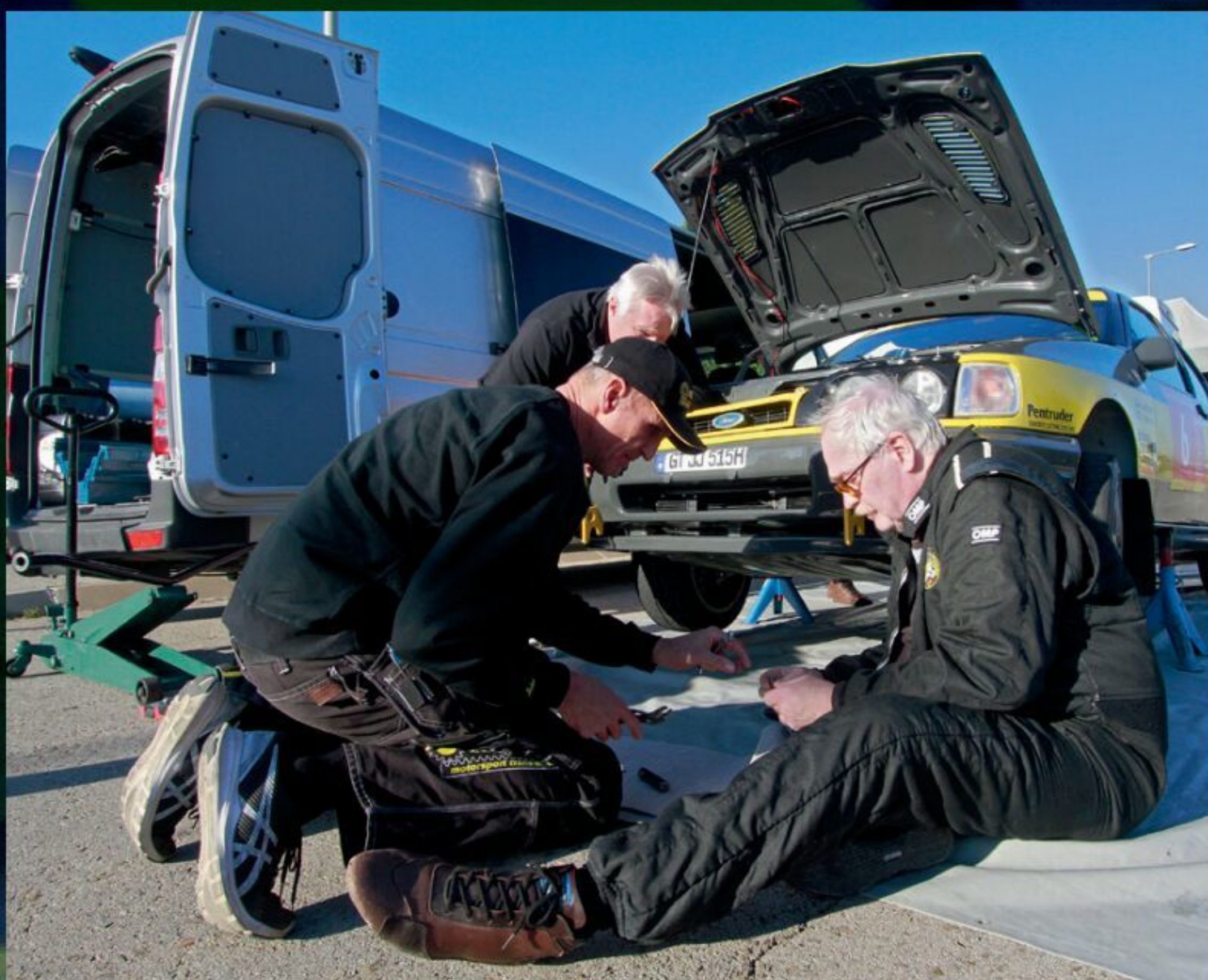
– Costa Brava är väldigt välorganiserat och en favorittävling för mig, säger Anders Johnsen.

– Upplägg och administration skiljer mellan EM-deltävlingarna, men mycket är också gemensamt standardiserat via FIA.

ANDERS HAR hunnit med närmare 60 starter i olika historiska EM-rallyn sedan han byggt färdig den första av två Porsche 911 Carrera RSR 3.0, som han tävlat med fram till Sierra-premiären nu.

För Christer var det däremot premiär i EM och på asfalt, dessutom med Ida som ny kartläsare.

– Vi kände inte varandra sedan tidigare, men notskrivningen funkade väldigt bra med hennes erfarenhet och feedback. När



En brusten låsring i servopumpen förstörde första rallydagen för paret Johnsen. Med "Långens" hjälp och en nästan passande låsring från lokala järnhandeln, som kunde filas till passning, funkade servopumpen igen och efter mekande till sen kväll var ekipaget klart för följande dags omstart.

Anders och Ingrid Johnsen med chefsmeken Thomas "Lången" Pettersson och assisterande Peter Schuster vid rallysläpet framför hotellet i Costa Brava-rallyts hemstad, Girona, norr om Barcelona, där de tillbringat rallyveckan. Hemresan gick sedan i lugnare tempo än vanligt och det blev bland annat tid för ett besök på Bugatti-museet i franska Mulhouse, nära tyska gränsen.



Hemmaekipaget Xesus M Ferreiro Perez/Xabier Anido Vazquez i Ford Escort RS1800 totalvann sedan sträcksnabbaste nederländaren Mats van den Brand fått transportprick för tidig incheck.



Med bara en testdag hemma, handlade det i Spanien – som här på F1-banan i Catalunya – om att bekanta sig med bilen. Åtskillig finjustering av inställningar väntar nästa år. "Bland annat behöver vi byta till mindre bromscylinder fram. Nu hade vi för mycket bakbroms, trots att bromsvågen stod i max frambroms."

Bilfakta FORD SIERRA RS COSWORTH 4X4

Årsmodell: 1990.
Tävlingsklass: Grupp A.
Motor: 2-liters Cosworth 16v (byggd av Anders Johnsen).
Effekt: 295 hk @ 5.800 rpm.
Vridmoment: 480 Nm @ 3.600 rpm.
Transmission: 7-växlad Formula Ferguson H-mönstrad låda.
Hjulupphängning: Fram McPherson, bak dubbla länkar, Reiger-ben runt om.

Fälgar: 17 tum.
Däck: Hankook – E-märkta.
Bromsar: Ventilerade AP Racing skivor med 4-kolvsok fram 355 mm/bak 285 mm.
Vikt: 1.260 kg med bensin och ett reservhjul utan besättning.
Bilen byggd av: KBT Köping (P-O "Poppo" Persson), Anders och "Lången".

tävlingen sedan startade kände jag redan efter 300 meter att det var rätt och Ida gjorde inte en enda miss på de 17 SS-milen.

Arrangörerna hade lagt ut både roadbook, in-car-video från sträckorna och arrangörsnoter (på spanska) på nätet, flera veckor före tävlingen och även om reglerna formellt bara tillät två genomkörningar på reken, så hade en del hemmaförare säkert kört betydligt mer.

– Vi hade tittat lite på video. Det ger en viss uppfattning, men man vill ändå göra sina egna noter baserat på genomkörningarna, är de tre svenskekipagen eniga om.

Ingrid Johnsen gick notkurs med Hofors-föraren Per-Arne Ljung för tio år sedan och har lotsat Anders i alla EM-starterna. Ida är yngst i svenskgänget med sin 32 år, men har ändå mesta codriver-rutinen efter att ha

läst noter åt en rad olika förare. Minst erfaren är Bertil Molanders bisittare Claudia Vorwerk och paret nöjer sig också med mindre detaljerade noter.

FÖR ANDERS och Ingrid började EM-äventyren redan för tio år sedan och Porsche 911 Carrera RSR 3.0 har gällt ända till nu.

– Jag har en viss förflamning i vänster ben, ingen bra styrsel på foten och kraft och känsla för kopplingspedalen. Jag provade pneumatiskt assisterad koppling, men hade inte riktig koll när jag släppte upp kopplingen och riskerade att få obehagliga bakvagnskast.

– Det bidrog till valet att bygga Sierran, som har hydraulisk koppling och dogbox, så att jag inte behöver trycka kopplingen i botten.

– Jag känner redan att Sierran är flera gånger roligare att köra,

även på asfalt. Porschen, som brukar betraktas som asfaltbil, gillar jag bäst på grus.

Att få Sierran körklar har dock tagit sin tid, bland annat för pappersarbete och tillstånd som fordras. Den så kallade HTP:n – Historical Technical Passport – som krävs för att tävla internationellt i EM-serien tar man själv fram underlaget till. Den 25-sidiga HTP-blanketten kan laddas ned som ifyllbar pdf-fil från FIA:s hemsida. Där ska en rad data om bilens chassi, motor, transmission, bromsar, styrning, hjul, med mera fyllas i. Ett antal foton ska också tas och läggas in. HTP-handlingen sänds sedan via nationellt förbund till FIA för godkännande.

SBF-besiktning av nybygget och godkännande från Transportstyrelsen drog för Sierran ut så långt på tiden att Anders i stället valde att gå via bröderna Knöbel –

rallybilbyggare i Tyskland – som registreringsbesiktade bilen via tyska bilsportförbundet och tyska myndigheter. Därmed är den också tyskreggad.

Anders köpte ursprungligen Sierran som lätt trimmad gatbil, skickade den efter syradoppning till "Poppo" på KBT för burbygge och förstärkningar. Sedan har han själv tillverkat en hel del specialdelar, byggt motorn och nytt elsystem, varefter Thomas med skarp blick rättat till en del misstag och gjort bilen fullt tävlingsklar.

Medan Anders och Thomas sköter det tekniska, hanterar Ingrid administrationen kring tävlandet.

– Men jag har det ganska lindrigt. Numera är det rutin för mig att fixa med anmälan och alla papper som ska in, se till att vi har giltiga internationella licenser och läkarintyg, göra hotell- och



Viking Motorsports Phil Mills tvättar fälgar till några av de tio torrdäck som varje ekipage fick märka in. Fem soft och fem medium, valde Christer Hedlund. Därtill är regndäck fria, men måste finnas upptagna på arrangörens däcklista.

Christer och Ida njuter av en snabb pastalunch vid ett uppehåll.



Bilfakta

FORD ESCORT RS1800

Årsmodell: 1978.

Tävlingsklass: Grupp 4.

Motor: 1975 cc, 16v, torrsumpsmörjning.

Effekt: 260 hk, varvar 9.000-10.000 rpm.

Styrning: Ej servo.

Transmission: Synkroniserad 5-växlad låda.

Sluttväxel 4.6:1, toppfart 190 km/h.

Hjulupphängning: Reiger stötdämparben.

Bladfjädrar bak.

Fälgar: 13 tum.

Däck: Hankook soft/medium, regn.

Bromsar: AP Racing, ventilerade skivor runt om.

Vikt: Cirka 930 kg utan besättning.

Bilen byggd av: Viking Motorsport, Wales (Phil Mills).

"Jag gruvade mig inför SS 1 där det är väldigt smalt upp till hårnålen här på toppen. Men sträckan är ruskigt kul och blev en favorit," berättar Christer Hedlund



► färjebokningar, tidplaner och kom-ihåg-listor för packning, säger Ingrid.

"Lången" är chefsmek och brukar ha med sig någon kompis i servicebussen. Till Costa Brava var det Peter Schuster, Ludvika-bo och rallyentusiast som delade släpkröningen.

CHRISTER HEDLUND var VOC-åkare de första åren i rallykarriären, tog sedan steget till Grupp H, men lade hjälmen på hyllan 2005. Familjen och jobbet där Christer idag bland annat driver bodtillverkaren Max-moduler hemma i Lycksele, tog alltmer tid.

– Till ifjol var jag på väg att fylla 50 år, saknade rallykicken och ville ge mig själv en RS1800-Escort i present, berättar han.

Christer lade ut kroken, fick kontakt med Phil Mills firma Viking Motorsport och köpte den

vita RS1800-Escort han tävlat med i Sverige.

– Sedan blev jag ännu mer rallysugen och beställde den här grönlackade asfaltbilen av Phil. Den har alla de värsta grejerna.

Christer hade testat bilen en dag i England och körde shakedown före start.

– Costa Brava var fantastiskt roligt och lärorikt. Vi siktade på att komma i mål med hyfsade tider och det lyckades vi med.

– Vi kände oss också väldigt välkomna på rallyt. Allt var välorganiserat och hjälpsamma funktionärer fanns alltid till hands, så det gick utmärkt även om alla inte är så bra på engelska. Rallyt var värt varenda krona och fler svenskar borde ta chansen att prova på.

– Själv vill jag tillbaka nästa år och då kommer jag kunna åka betydligt fortare... Särskilt om jag kan hushålla med bromsarna –

fick lite fading nu – och träffa rätt med alla däckval.

Att välja rätt däck – soft eller medium torrdäck eller regndäck – kunde vara avgörande för sträcktiderna.

– Några åkte regndäck andra morgonen, när det bitvis var blöt vägbana med blöta höstlöv. Men vi åkte mjuka torrdäck och det fungerade bra. På eftermiddagen var vi försiktiga och åkte medium. Om de mjuka blir för varma halkar man bara omkring på gummit.

– Ida hade gjort all planering inför tävlingen, så för mig var detta det närmaste fabriksförare man kan vara – att bara komma med hjälm och overall – privilegierat!

– Jag har ju åkt många tävlingar med många olika förare, men min enda tidigare erfarenhet av historiskt EM-rally på asfalt var i Tjeckien för några år sedan, påpekar Ida.

– Costa Brava var en lång tävling med rek tisdag-onsdag, shakedown torsdag och rally fredag-lördag, en intensiv vecka och en krävande tävling att läsa noter, då det är så tätt mellan svängarna.

– Men Christer ville ha ganska avskalade noter, inte så mycket info om hur han ska placera bilen på vägen. Det funkade bra.

I IDAS FÖRBEREDELSE ingick också att skriva serviceschemat för Phil och hans mannar i Viking Motorsport.

– För mig var kontakten med Phil en jättehäftig och lärorik grej, att få se hur han och serviceteamet jobbade.

Ida är utbildad låg- och mellanstadie lärare, men arbetar nu i förskolan, där det är lättare att få rallyledigt.

I februari kan det bli nytt uppdrag med Christer som då hoppas



”Förutom motorhaveri i en tävling, har Volvon bara gått och gått. Vi har bara behövt tanka och putsa vindrutan. Men över vintern ska den få en rejäl genomgång.”

VOC-tysk på lågbudget

● **SIEGFRIED MAYR** med kartläsande hustru **Renate** är välkända ansikten i VOC-sammanhang, både i Sverige- och Euroserien. Nu har Siegfried byggt om sin 244 VOC till Appendix K.

– Främst handlar det om motorn. Bengan Racing har preparerat maskinen, vilket ökat effekten från VOC:ens 140 hk till 195 hk.

Sju av EM-seriens nio tävlingar har det tyska paret kört i år. De avslutade med klassvinst i Costa Brava och slutade tvåa i klasstabellen.

– Vi kör på lågbudget, har bara haft service med oss på tre tävlingar, rekat tre av tävlingarna i vår Mercedes Sprinter-buss och bott enkelt. Vi har klarat oss på 25.000-40.000 kronor per tävling.



Bertil Molander med sin schweiziska hustru och codriver Claudia Vorwerk under lunchuppehåll vid Medelhavskusten.

Bilfakta **FORD MUSTANG**

Årsmodell: 1966.

Tävlingsklass: Grupp 2 – tidigare Grupp 1.

Motor: 4,7-liters V8 med Shelby-homologeringar.

Effekt: 340 hk.

Transmission: 4-växlad tävlingslåda från Ford (som i Falcon)

Hjulupphängning: Individuella hjulupphängningar fram, bladfjädrar och momentstag bak. Sellholms Bilstein-dämpare.

Fälgar: 15 tum.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak.

Vikt: 1.300 kg.

Bilen byggd av: Köpt av racingåkare.

få en av de 50 startplatserna i Rally Sweden Historic.

För Bertil Molander fortsatte den tidiga rallykarriären från Bubbla till Amazon. I mitten av 1970-talet hoppade han på rallycrossen och tog sig bland annat till A-final i några EM-del-tävlingar med en Ford Escort.

Återfall i rally blev det på 1990-talet i Klassiska Rallycupen och sedan 15 år tillbaka är Bertil förknippad med sin röda Ford Mustang, som bland annat gått sju Midnattssolsrallyn.

– Men utlandstävlande och asfalt är nytt för mig och Claudia (Bertils schweiziska hustru och codriver, red. anm.).

– Tidigare har jag knappt åkt på noter. Men i asfaltrallyn på nästan racingdäck med våldsamt grepp, blir säkerhetsmarginalen liten och det känns nästan farligt att åka utan noter. Det gick ju bitvis 160-170 km/h.

– Claudia och jag har ändå inte noter på varje sväng, utan mer som varningar. Det var ofta väldigt dåligt med plats i hårnålar, vägbyten och mellan broräcken. Mustangen tar plats.

– Vi hade jättekul i rallyt så länge vi var med och fick mycket uppmärksamhet. Mustangen var ju en av få äldre bilar i startfältet och alla hejade och ville ta bilder.

– Det jag kan tycka är att transporttiderna var hårt satta. Hamnar man i trafikkö kan man behöva vrålköra.

Nästa år fyller Bertil 75 år och kanske blir det nytt försök i Costa Brava som då ska vara tillbaka på sitt ordinarie mars-datum.

– I april när orkansäsongen är över i Stilla Havet hoppas Claudia och jag sedan fortsätta vårt andra projekt: jorden runt-seglingen som vi fick avbryta på Tahiti, när Nya Zeeland och andra länder stängde för covid ...

Välkomna till BilSPORTGALAN 2022

LÖRDAG 22 JANUARI
LOUIS DE GEER KONCERT & KONGRESS
NORRÖPPING

**Svenska BilSPORTförbundet
och tidningen BilSPORT hälsar
tävlande, funktionärer, team,
samarbetspartners, arrangörer
och media välkomna till
årets stjärnsprakande
BilSPORTgala.**

**Köp din biljett på
bilSPORTgalan.se**
Senast 16 januari



Umgås, fira motorsportåret
2021 och knyt kontakter inför
kommande säsong!

BILSPORT

SVENSK
BILSPORT

47.274 besökare!

Intresset för motorhobbyn är det verkligen inget fel på. Sista helgen i oktober lockades 47.274 besökare till Oslo Motor Show på Norges Varemesse i Lillestrøm.

Det är nästan 4.000 fler än det tidigare publikrekordet! Mässhallarna dignade av fantastiska fordon samtidigt som det kördes två spektakulära utomhusshower varje dag.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MATTIAS LARSSON (FOTO)

I nom arrangörstaben hos Norges Varemesse och motorförlaget Albinsson & Sjöberg rådde en viss osäkerhet inför årets Oslo Motor Show.

2010 arrangerades eventet för första gången. Då passerade 23.505 entusiaster hallarna. Sedan har antalet besökare ökat för varje år.

Fast i fjol ställdes Oslo Motor Show in av samma anledning som så mycket annat. Därför visste ingen riktigt hur intresset skulle se ut i år.

Projektledarna Tommy Larssen och Hans-Ove Boberg och alla

övriga funktionärer gjorde sitt yttersta för att skapa ett intressant evenemang. Och de lyckades.

När dörrarna öppnades sista fredagen i oktober välldes besökarna in. Mer än någonsin. På tre dagar kom drygt 47.000 människor för att njuta av bilar, hojar, lastbilar och en minst sagt spektakulär utomhusshow.

PRECIS UTANFÖR mässhallarna skapas varje år, två gånger om dagen i tre dagar, en rafflande rallysprint samt rykande driftingshow. Läktarna tar sammanlagt

2.500 personer och samtliga föreställningar var utsålda!

Att vara snabbast är inte viktigast här. Nej, det som gäller är att leverera bäst show och få högst och mest jubel av publiken som kantar den trånga banan.

I vanlig ordning var det driftingförarna som bjöd allra mest på sig själva. Stundtals låg däckroken så tät över mässanläggningen att det fick läggas in korta pauser för att sikten skulle bli någorlunda.

Oslo Motor Show 2021 blev en succé!



Projektledarna Hans-Ove Boberg (t.v.) och Tommy Larssen var så klart mycket nöjda med helgen.



Morten Lyngøy bjöd på en rejäl show. Drifting-Supran har han fått i födelsedagspresent av sin sambo.



Redan på fredagen la Erik Svartås sin fina rallycross-Escort på taket. Men han var snart igång med god attack igen.



Plastbitarna yrde om Kenneth Kristiansens Subaru. Bilen är smått modifierad. Bakhjulsdriven med wankelmotor.



De båda 12-åriga talangerna Ole Kristian Spilling och Dennis Vik har kört 85 cc-crosskart sedan de var sex år.



BMW med över 1.300 hk spinner bra. Vidar Jødal överraskades med pokal och utnämningen "Norsk Motorsports Showman".



Juha Ristimaas Scania 650 är motivlackad i snyggt Kimi Räikkönen-tema. Framför bilen står lackeraren, Perttu Papunen.



Fred Arve Monsens skönhet. En Alfa Romeo 1750 GTAm 1971 som inte lämnade någon oberörd.



Magnus Winther är en av initiativtagarna till fantastiska "På hjul mot mobbing". Den ideella rörelsen vill ge en speciell upplevelse och trygghet till alla barn som av olika anledningar har det tufft.





Race Fuels



Gulf Race Fuels tog även SM Guld i Asfalts SM!





0709-92 85 97 • Staffan@gnmsweden.se



VERKSTADSKUNGEN.SE



Beprovad maskin för rallydäck med hårda stommar

**Däckmaskin två hjulparmar
17 995 SEK inkl. moms.**



Verkstadskungen återförsäljare i Sverige för tyska Twin-Busch

Lokaliserade i Skene, Västra Götaland. Köp tryggt med Klarna på vår hemsida, hämta själv på vårt lager eller få det levererat med DHL.

010-330 38 38
info@verkstadskungen.se
Skrålabäcksgatan 10
511 63 Skene



VERKSTADSKUNGEN
VERKSTADSKUNGEN.SE

Femte inteckningen i evigt vandringspris

2009, 2012, 2014, 2019. Och även 2021. **Johan Axelsson** är definitivt en av Novembersköldens mest framgångsrika förare.

I år ställde han upp med sin vassa BMW M3, lotsad av **Roger Åström**, vd på ett av företagen som sponsrar Nässjö MK-förarens

rallysatsning. Johan var så klart mycket nöjd med succén.

– Lite strul med elektroniken på första sträckan. Därefter satt segern som en smäck! Perfekt avslutning på året, och eventuellt karriären ...

Va?

– Ja, den som lever får se. Jag har hört att det är mycket svårt att

hålla sig helt borta från rally.

Priset, en vacker träsköld, får Johan dock inte behålla. Sedan 1991 fungerar den som ett vandringspris.

De två första sköldarna ägs efter tre inteckningar vardera av **Björn "Nalle" Johansson** och **Esa Kotola**.



Överträffade förv

162 Bilsport RallyCup-förare avrundade säsongen

Enligt gammal fin tradition avslutades Bilsport RallyCup på spännande småländska vägar i trakterna kring Nässjö.

Startfältet på 162 ekipage överträffade alla förväntningar och både förare och kartläsare bjöd upp till mycket sevärd fortåkning.

Storpublik lockades ut i skogarna för att se Novemberskölden som är en institution i svensk rallysport.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT & FOTO), MICKE FRANSSON (FOTO)

Nio plusgrader och uppkylande. Blöta vägar efter nattens regn. Det var vad som väntade när de första tävlande släpptes iväg från Brinellgymnasiet i Nässjö.

Men vädret på småländska höglandet, första helgen i november, går aldrig att lita på. Så fort Ungdomsklassen kört första sträckan gled mörka moln in över området och därefter överraskades den månghövdade åskådarmassan av ett rejält regn. Desto bättre blev det åter

uppehåll någon halvtimme senare.

Vissa år har det snöat ymnigt över Novemberskölden och några år har det varit klarblå himmel och sensommarvärme.

INGEN KAN påverka vädret. De tävlande fick tugga i sig och göra det bästa av förutsättningarna. Och som de gjorde det!

Förra säsongen ställdes det mesta in på grund av pandemin. Även Bilsport RallyCup. I år kunde den populära budget-

serien utan noter genomföras, om än inte som planerat.

Premiär blev det inte förrän mitt i sommaren och cupen kom slutligen att bestå av fyra deltävlingar.

Redan under årets säsong har flera arrangörer visat stort intresse för att skapa deltävlingar i nästa års serie. Räkna därför med en intressant säsong 2022.

Och lika opålitligt som novembervädret i Nässjö är, lika pålitlig är Johan Axelsson som i år tog sin femte totalseger i Novemberskölden. ●

Bilsport RallyCup 2021 i siffror

* 4 deltävlingar.

* 18 onotade sträckor.

* 394 starter varav 67 bröt.

– 124 A-förarstarter.

– 84 B-förarstarter.

– 172 C-förarstarter.

– 14 Ungdomsrallystarter.

* 100 olika klubbar från 11 olika SBF-distrikt har representerats av förarna i de fyra deltävlingarna.

* 284 olika förare har startat i cupens fyra deltävlingar.

* 239 olika förare har tagit poäng.

– 4 olika totalsegrare.

– 30 olika förare har vunnit sin klass i en eller fler av deltävlingarna.

– 3 förare har vunnit sin klass i tre av deltävlingarna.

– 6 förare har vunnit sin klass i två av deltävlingarna.

– 12 olika förare har startat i samtliga fyra deltävlingar.

– 20 olika bilfabrikat har startat i de fyra deltävlingarna.

– 4 tjejer har sammanlagt gjort 4 starter.

* 1 Cupgeneral – Roger Rooth.



Bilsport RallyCup 2021

KALENDERN

3 juli, Rally Anderslöv, Trelleborgs MK
Totalsegrare: David Lindström, Skillingaryds MK

21 augusti, Emiltrofén, Vimmerby MS
Totalsegrare: Victor Karlsson, Vimmerby MS

18 sep, Karlskronapokalen, Karlskrona AK/Gullabo RC
Totalsegrare: Håkan Rönnebring, Karlskrona AK

6 nov, Novemberskölden, Nässjö MK
Totalsegrare: Johan Axelsson, Nässjö MK

November- skölden 2021

● **NATIONELLT RALLY** på grus.
Arrangeras enligt SBF:s och Bilsport RallyCups reglemente. Finaltävling i Bilsport RallyCup 2021.

Start och mål vid Brinellgymnasiet i Nässjö. Fem olika specialsträckor. Service (cirka 20 minuter utan tk) vid Rosendalsbanan efter SS 3.

Noter erbjöds inte och rekognosering var ej tillåten.

Arrangörsklubb: Nässjö MK.

Tävlingsledare: Jan Andersson.

Teknisk chef: Johan Vestergren.

Antal startande: 162 st.

Antal ekipage i mål: 136 st.

Totallängd: 122 km.

SS-längd: 25,6 km.

SS 1: Mörteryd, 6,40 km

Snabbast på SS 1: Victor Karlsson, Vimmerby MS, Toyota Corolla, 3.44,3, (102,72 km/h).

SS 2: Dalskog, 3,60 km

Snabbast på SS 2: Johan Axelsson, Nässjö MK, BMW M3, 2.24,7, (89,56 km/h).

SS 3: Torset, 5,10 km

Snabbast på SS 3: Johan Axelsson, Nässjö MK, BMW M3, 2.56,3, (104,14 km/h).

SS 4: Övrarp, 5,20 km

Snabbast på SS 4: Johan Axelsson, Nässjö MK, BMW M3, 3.15,4, (95,80 km/h).

SS 5: Gisshult, 5,30 km

Snabbast på SS 5: Johan Axelsson, Nässjö MK, BMW M3, 2.48,4, (113,30 km/h).

äntningarna



Fina, men nyckfulla Smålandsvägar

● NOVEMBERSKÖLDEN 2021

kördes på välkända vägar som använts många gånger förr, i båda riktningarna. Hårda, fina byvägar med gott tempo och mängder av spännande krön, vägförflyttningar och en och annan rejält utmanande kurvkombination.

Den här högern en bit in på första sträckan ställde till det för flera besättningar. Vissa kom ur situationen med hjärtat i halsgropen och några fick en uppläxning av naturen.

Claes Börefelt och **Janne Lidin** från Norrahammars MK tillhörde dem som fick ett bryskt uppvaknande. Desto bättre bet Escorten ifrån och efter en stunds stärkande arbete av de många åskådarna var ekipaget på väg igen. De nådde slutmålet som elva i App-K upp till 1975.



Distriktsmästare med smak för udda bilar

● **SÄSONGERNA** 2006, 2007 och 2008 blev **Arne Nörager**, Östgöta BSF, distriktsmästare i Grupp E i Östergötland.

Verkstadsägaren har viss smak för udda bilar. Han har bland annat kört en hel del rally och folktrace med Fiat 131. Nu är det en Grupp E-specad Mercedes-Benz C180 som gäller.

Motorn är en original 16-ventilare. Bilen har Bilstein-dämpare runt om, originalbromsar och beroende på dagsformen sitter Hoosier eller Malatesta-däck på fälgarna.

Arne och **Hannes Nörager** noterade en välförtjänt femteplats i A/B Grupp E. Och med andraplatsen i BRC-tävlingen i Vimmerby tidigare i år blev det bronsmedalj i Bilsport RallyCup Klass 1.



Mästare redan första säsongen

● **ELLIOT SJÖGREN** sammanfattar en mycket lyckad debutsäsong i rally med att bli Bilsport RallyCup-mästare i ungdomsklassen!

Tillsammans med kartläsaren **Nicklas Sjögren** kom Elliot till Novemberskölden i delad klassledning. Nu var det dags att avgöra om Elliot från Västra Östergötlands MK eller Hannes Håkansson, Asarums MS, skulle bli mästare.

För Elliots del började dagen inte så bra. De kom lite fel på första transporten, blev sena och fick genast tio sekunders tidstillägg.

Hannes var bäst av de båda på första sträckan men sedan stämde allt för Sjögren. Den tidigare gokart- och SSK-mästaren prickade rätt linjer, vann klassen och stod till slut som cupmästare.

– Rally är roligare än karting. Vi fortsätter i ungdomsklassen med samma Volvo 940 även nästa år, förklarade Elliot efter målgång.



Ung gotlänning testade fastlandet

● **GOTLANDSJUNIÖREN** Alexander Nordahl körde MKR-serien i karting i flera år. Den här säsongen har han i stället ägnat sig åt rally med en Seat Ibiza Grupp E.

– Årets Novembersköld blir min första tävling på fastlandet, vilket innebär ny karaktär på vägarna för mig, konstaterade Alexander före start.

Lotsad av pappa **Mattias Ahlström** klarade MK Gutarna-killen av utmaningen på ett bra sätt och tog tredjeplatsen i Ungdomsrally.

Kul med Alfa Romeo i rallyskogen

● **MÅNGA HÖJDE** nog på ögonbrynen när Vara MK:s **Thomas Brolin** kom farande med sin Alfa Romeo 156, en bil han själv byggde 2019.

Thomas har kört rally sedan 1996 då han vann sin första tävling med en Audi 80 GT. Efter det har han kört Grupp A-Golf, vunnit Tarmac Cup, rattat Skoda Octavia Kit Car och gjort sig bekant i Asfaltcupen i Skåne.

I Novemberskölden blev Thomas och kartläsande **Torsten Brolin** elva i A/B Grupp F.



**GULD-MEDALJÖR
KLASS 2**



Vinnande tempo efter uppehållet

● **SÄSONGERNA** 2016-2017 körde **Kevin Gustavsson** Ungdomsrally. Därefter unnade han sig ett uppehåll och tog nya tag bakom ratten förra säsongen.

– Min arbetskollega, **Kim Johansson**, ville börja åka och då satte jag igång igen, förklarar Kevin.

Asarums MS-duon inledde årets cup med en andraplats och tog sedan två klassegrar. Men starka konkurrenter gjorde att inget var klart inför finalen. Kevin hade "bara" åtta poängs ledning.

Trots det nöjde han sig med att bli åtta i Novemberskölden. Det räckte för att ta BRC-guld i C-förare Grupp E med sex poängs marginal.

– Vi har haft våra moment, men utvecklingen går framåt, kommenterade Gustavsson som är rörmokare till vardags och roar sig med rally och dans på fritiden.

Ralf Larsson är tillbaka bakom ratten

● **RALF LARSSON**, Kullings MS, har många fina rallyframgångar som förare, bilbyggare och mekaniker. Nu gjorde han comeback bakom ratten efter 20 år. I högerstolen hade han sonen Ville.

Efter en något trevande start ökade tempot och slutligen blev herrarna Larsson tia i namnstarka A/B Grupp F.

Ralf har mängder av minnen att dela med sig av. Bland annat från sin första debutanttävling, i Uddevalla i juli 1991.

– Första sträckan och jag var nog lite lätt överladdad. Släppte kopplingen och drog när det var åtta sekunder kvar. Efter det fick jag med all rätt mycket ovetat av domaren ...



Magnus första BRC-medalj

● **EFTER TRE DELTÄVLINGAR** låg **Magnus Eriksson** tvåa i A/B-förare Grupp F. Han hade rejäl guldvittring eftersom det bara var en poäng upp till ledning. När det sedan visade sig att **Olof Andersson**, som ledde, inte kom till start, handlade det "bara" om att säkra två poäng. Å andra sidan fanns flera fortåkare bakom. Därför kunde Eriksson från Gullabo RC inte direkt vila sig igenom Novemberskölden.

Motståndet i klassen var riktigt vasst och Magnus med kartläsaren **Per Bondesson** fick nöja sig med åttonde plats. Fast det räckte för att säkra cupsegern. Magnus första medalj i Bilsport RallyCup.

**GULD-MEDALJÖR
KLASS 3**





**GULD-MEDALJÖR
KLASS 10**

Anton nöjde sig med femte plats i finalen

● **SETT TILL TEMPO** kanske vi inte riktigt kände igen Anton Måhagen i Novemberskölden. Visst åkte han snyggt, som vanligt, men farten fanns inte för att matcha om klasseger i tävlingen.

Åtvidabergs MK-föraren vann de tre första tävlingarna och var klar mästare i C-förare 2WD redan före finalen.

Då kanske det inte gjorde så mycket för Anton och hans kartläsare Joel Thapper att de "bara" blev femma i skogarna utanför Nässjö.



"Nalle" – en svensk rallylegendar

● **ETT AV SVENSK** rallysports riktigt stora namn är Björn "Nalle" Johansson från MSK Kvarnvingarna.

Den mycket sympatiska östgöten började tävla 1970, med en Volvo PV. 1979 tog han sitt första SM-guld och därefter blev han svensk mästare i rally även 1981, 1984 och 1990. Nu åker han för sitt höga nöjes skull, och han gör det på ett förtjänstfullt sätt.

Lotsad av Håkan Lindh, också en tidigare fortkåkare, blev Nalle sexa i App K 1976-1990. B-Asconan från 1978 har topp från Kenneths Motor, en maskin Nalle själv monterat ihop. ZF-låda, 5,28:1-utväxling, Sellholm-fjädrar och Bilstein-dämpare.

I mekanikerstaben fanns fruarna Barbro Johansson, Ulla Lindh samt Kenth Larsson.



Besök från Danmark hela säsongen

● **DANSKE** Morten Eskildsen och hans kartläsare Michael Sahl Christensen körde hela säsongen av BilSport RallyCup 2021. Detta med en i princip helt standard Peugeot 309 som han rattade i Appendix K 1976-1990.

En jämn säsong, dock bruten tävling i Vimmerby, resulterade i slutlig bronsplats i tabellen för klassen.

Morten började köra rally 1985 då han körde Toyota Starlet med Hässleholms MK som klubbadress. Efter en krasch i Snapphanerallyt samma år skaffade han en Opel Ascona B.

Senare bytte han till Peugeot 205 Rallye fram till 1989 då han lade hjälmen på hyllan på grund av pengabrist och familjebildning.

I år har Morten gjort comeback efter 30 års paus!

Två sjövilda Youtube-kändisar i samma bil ...

● **VAD TROR DU** händer om två adrenalinstinna och effektsökande unga män med var sin Youtube-kanal hamnar i samma rallybil?

Jo, det blir fullgas, inte alltid mitt i idealspåret, publikfriande och säkert vansinnigt kul inne i bilen.

Adam Myllylä, Västerås MS, driver kanalen "KulPåHjul" och har kört drifting och time attack. I högerstolen placerade han Karlskrona AK:s Tim Liljegren (samma namn på Youtube) och sedan bar det iväg. Till den stora åskådarmassans förtjusning!

Underhållning på högsta nivå. Eller som Myllylä sa, "Helt stört vad vi kör."

För att vara Adams första rallytävling blev resultatet riktigt bra! Duon blev tia i 26 bilar starka C-förare Grupp F.

Lyckliga kompisar firade fin framgång

● **FRAMFÖR ALLT VAR NOG** målsättningen att ha kul. SMK Nyköpings **Daniel Suvala** åkte ner till Nässjö och lastade in nyblivne svenske mästaren i Internationella 2WD, **Calle Carlberg**, som navigatör i 940-vocen.

Men när hjälmarna åkte på, då växte hornen. Grabbarna stod för topptider hela dagen. Och vann konkurrenskraftiga A/B-förare Grupp F med en handfull sekunders marginal. Speeden räckte till 21:a plats totalt.

– Jag finner inga ord! Så j-a underbart, jublade Suvala som klassade upp sig till B-förare i år.

– I brist på cuper i år har jag åkt 7-klubbars, som jag vann. I höstas hämtade vi den här bilen som jag ska åka Svenska RallyCupen med nästa år.

940:n har tidigare bland annat rattats av Gullabo RC:s **Jacob Johannesson**.



Calle Carlberg (t.v.)
och Daniel Suvala (t.h.).



Från nionde plats till guld i cupen

● **EN AV CUPENS** mest ovissa klasser, vad gällde slutresultatet, var Appendix K upp till 1975. **Hannu Saikanmäki** från Olofströms MK ledde. Men teoretiskt fanns 13 andra förare som hade möjlighet att snuva honom på guld.

Då hände det som inte fick hända för Hannu. Han tvingades bryta med tekniskt fel, redan efter första sträckan.

I stället ångade SMK Trollhättans **Thomas Norqvist** (bilden) på för fullt. Norqvist låg nia i klasstabellen inför Novemberskölden och hade 14 poäng upp till ledning.

Navigerad av **Lena Lingholm** körde den rutinerade Volvo-chauffören rejält fort, tog klassegger i tävlingen och klättrade upp till guldplats!

Thomas första BRC-medalj och Saikanmäki fick nöja sig med silver. Han hade redan ett BRC-silver sedan 2018.



GULD-MEDALJÖR
KLASS 5



TRACTIVE

motorsport transmissions



Drivaxel Volvo 240, 940 HT



Differential Volvo 1031 HT



RD905

Sekventiell växellåda, rampdiff och drivaxlar

Utrusta din Volvo med Tractives RD905 växellåda, rampdiff och nytillverkade drivaxlar för Volvo 940 med grövre diameter vid splinesen in i differentialen, passar ej standard diff. Utformad för standard hjullager och pinnbultar.

Tractive AB | bjorn.engstrom@tractive.se | +46 243 221155 | +46 72 252 21 15 | www.tractive.se

Vänligen notera att produktbilderna ej är i proportion till varandra



Andreas och Sofie Elfver.



Christoffer Lund och Emmy Sandin.

Imponerande snabba B-förare

● **LÅNGT BAK** i startfältet presterade två Volvo-ekipage mycket snabba sträcktider hela dagen.

Christoffer Lund/Emmy Sandin, Kullings MS och **Andreas Elfver/Sofie Elfver**, Gränna MK duellerade stenhårt om ledningen i 13 bilar starka B-förare 2WD.

Lund höll ledningen från start till mål. Men det skilde aldrig mer än en nysning mellan de båda. Segermarginalen mellan Lund och Elfver blev blott nio tiondelar av en sekund, efter fem utslagsgivande sträckor.

Då ska nämnas att Lund var trea totalt på SS3 medan Elfver var trea totalt på både SS4 och SS5.

Lund slutade trea totalt och Elfver tog en meriterande total femteplats.

Detta var Christoffers enda insats i årets BRC men klassegern räckte till en slutlig bronsmedalj i B 2WD-cupen. Här blev Elfver silvermedaljör. Han hade sedan tidigare klassvunnit i både Vimmerby och Karlskrona.

Historiens meste BRC-vinnare!

● **REDAN FÖRE** Novembersköldens start stod det klart att **Morgan Olsson**, Vimmerby MS, vunnit Bilsport RallyCup Klass 6 2021. Detta efter att ha segrat i säsongens tre första deltävlingar.

Därför gjorde det inte så mycket att han genade lite tufft 500 meter in på första sträckan och slog punktering. Även framvagnen fick en törn så hjulet gick emot karossen.

Tillsammans med inhoppande kartläsaren **Mikael Johansson**, Älmhults MK, kämpade Morgan vidare och blev slutligen trea i tävlingen.

Morgan var ju ändå klar mästare och därmed har han åtta guld i Bilsport RallyCup som instiftades säsongen 2001. Fler än någon annan!



Glada Saab-entusiaster kom i mål



● **GUNNAR FREDRIKSSON**, Katrineholms MK, är känd som en duktigt snabb Saab 96 V4-chaufför. Men efter en stor krasch 2017 har han tävlat sparsamt. Den här dagen gick ut på att "känna på grejerna" inför nästa år som han hoppas kommer innehålla betydligt fler tävlingar.

Som kartläsare hade Gunnar anlitat **Annika Engqvist** som själv kört V4 på ett snabbt och åskådarvänligt sätt under flera år. På senare tid har hon dock nöjt sig med att åka med och pusha på.

Duon fick punktering på första sträckan, men Gunnar förklarade att de två sista sträckorna gick bra och att de var nöjda med att nå målet.

Fredrikssons tunga högerfot fick publiken i Rally Sweden 2013 uppleva.

– Då flög jag 28 meter med V4:an över Colins Crest, berättade Gunnar och log brett.



Van vinnare levererade igen

● **TOMAS CHRISTIANSEN**, Gullabo RC, avstod säsongspremiären. Därefter slog han till med två segrar och avslutade säsongen, tillsammans med kartläsaren **Tony Gustafsson**, med en andraplats i Grupp H Classic. Det räckte för en ny guldmedalj, den femte i ordningen.



Victor avslutade säsongen fint

● **EFTER EN INTENSIV** SM-säsong som gav brons i Nationella 2WD avslutade **Victor Karlsson** sin säsong med att bli totaltvåa i Novemberskölden. **Thomas "Pingo" Gustafsson** var kartläsare.

Victors potenta Grupp H-Corolla var när det här skrevs till salu, och Vimmerby MS-föraren kunde ännu inte avslöja sina planer för 2022.

Helt säkert är att oavsett bilklass är han en tuff nöt att knäcka för konkurrenterna. Victor inledde för övrigt sin karriär i just BilSport RallyCup där han vann guld i klassen Ungdomsrally tre år i rad, 2009, 2010 och 2011.

Välkänd fortåkare från Värmland

● **FÖR MÅNGA** rallyentusiaster är **Thomas Hansson**, Munkfors MC, ett välbekant namn. Värmlänningen hade ingen erfarenhet av vägarna utanför Nässjö. Han körde dock en SM-tävling i närbelägna Vetlanda för många år sedan.

Nu var det över 30 år sedan han deltog i en onotad tävling och nästan två år sedan han senast tävlade, i Lima.

Smälänningen **KG Eriksson** ställde upp som kartläsare och de båda gjorde en fin insats där de slutade åtta i A 2WD samt 16:e totalt.



W duab.se
T 0499-143 19
E kontakt@duab.se

Billyftar!

Hos Duab hittar du fordonslyftar för både bil & MC. Välkommen in på **duab.se!**

Duab
Södra vägen 3
Mönsterås

Priser inkl. moms
Med reservation för
tryckfel, slutförsäljning
samt prisändringar!



Duab
Duab.se - Maskiner & verktyg till rätt pris!



**Hawk Saxlyft
2700 kg**

16 245 kr

Kapacitet	2700kg
Lägst höjd	180mm
Max lyfthöjd	1400mm
Artikelnummer	4000035323



**Hawk Enpelarlyft mobil
2500 kg**

29 995 kr

Kapacitet	2500kg
Lägst höjd	110mm
Max lyfthöjd	1800mm
Artikelnummer	4000035320



**Hawk Tvåpelarlyft 4000 kg
med manuella spärrar**

18 995 kr

Kapacitet	4000kg
Lägst höjd	95mm
Max lyfthöjd	1930mm
Artikelnummer	4000035350

Välkommen
till **duab.se!**



30-åringen som aldrig har förlorat i rally!

● **HAMPUS JUTERYD** har ett enastående facit som rallyförare. Han har klassvunnit samtliga tävlingar i hela sin förarkarriär!

Och hade det inte varit för en mängd trevliga vänner så hade han kanske inte ens börjat tävla ännu.

Hampus körde förvisso gokart från nio-årsåldern fram till han var 15.

– Men jag har alltid gillat rally mest av allt. Tittat på många tävlingar.

Runt 2014 stövlade han in hos SMK Nyköping och erbjöd sina tjänster som funktionär. Klubben nappade så klart och Juteryd steg snart fram som ordförande i

klubben och åtog sig framträdande roller i tävlingsorganisationen för Gästabudstrofén.

Fram till i höstas hade han aldrig kört en rallytävling själv. I september fyllde han 30 och då överraskades han av vännerna med en start i Marknadsnatta. I en lånad Opel Astra.

SM-mästaren Calle Carlberg läste noterna åt Hampus och duon vann klassen C Grupp E!

– Nu ville jag ju prova att åka onotat också. Och tack vare mina vänner och **Caroline** som lånat ut sin bil kunde jag ställa upp i Novemberskölden också.

Kevin Athley engagerades som orädd kartläsare.

Och som duon levererade. Ännu en gång slog Hampus till med klasseger!

– Lite chockad är jag nog. Inför båda tävlingarna har jag varit nervös, och så funkar det så bra ändå, kommenterade Juteryd.

Inför nästa år har han inga färdiga planer som förare. Och SMK Nyköping vill nog ogärna mista en av sina mer engagerade funktionärer.

– Jag tror det är bra att få insyn i sporten både som tävlande och funktionär.

Ett klokt resonemang av Juteryd!



Kevin Athley (t.v.) och Hampus Juteryd (t.h.)

David och Jessica firade andra BRC-guldet

● **DÄCKHANDLARE** till vardags och på fritiden kör han rally samt deltar som ledamot i SBF:s rallyutskott. **David "Plombo" Lindström** är minst sagt engagerad.

2016 vann han A-förare 2WD både i Bilsport RallyCup och E-cupen. Samma fina resultat fixade han i år.

– Så skönt att komma till Novemberskölden som klar mästare. Nu skulle vi bara njuta av tävlingen, sa David med ett brett leende.

Tillsammans med kartläsande **Jessica Svensson** hade David en bra tävling fram till starten av fjärde sträckan då ett knutkors gick sönder och strandade den potentia Volvo 940:n.

– Vilken tur att detta hände nu! Vi planerar att köra SM-premiären i Boden och det hade ju varit hemskt tråkigt om bilen gått sönder direkt efter start där uppe, menade Lindström.

Under pandemiåret 2020 ägnade han gott om tid åt test och utvärdering av bilen. I år har Skillingaryds MK-profilen kört elva tävlingar och på så sätt hållit tempot uppe.



GULD-MEDALJÖR
KLASS 8



GULD-MEDALJÖR
KLASS 9

Äntligen fick Brindmark poängen på sin sida

● **FÖR SEX ÅR** sedan tog **Mattias Brindmark** BRC-silver i C-förare 2WD. För två år sedan kom han till finaltävlingen med tio poängs ledning. Men i mörker och dimma tappade han tid och fick nöja sig med brons i B-förare 2WD.

I år inledde Åtvidabergs MK-föraren med seger i premiären och därefter två andra-platser. 16 poängs ledning kändes nog bra, men vis av erfarenhet, inte helt tryggt.

Mattias och kartläsaren **Peter Måhagen** höll ett säkert tempo tävlingen igenom och blev sexa i klassen. Och det räckte för att äntligen säkra BRC-titeln i B 2WD.

– Tack alla som hjälpt till, ställt upp som service och som sponsrat. Det är värt mycket, hälsade en lycklig Mattias.



Intresset för rally är intakt!

● **SÄSONGERNA** 2020 och 2021 blev som alla vet kraftigt påverkade av pandemin. En viss oro har florerat, att entusiasterna skulle hitta andra intressen än rally under den här besvärliga perioden. Oron verkar dessbättre obefogad!

162 startande ekipage i Novemberskörden. Och en tillströmning av åskådare som vi inte sett på många år. På flera platser ringlade köerna rejält långa och vissa tillfartsvägar till sträckorna var i princip igenproppade av bilar. Trots ett tämligen svajigt väder.

Mycket glädjande att rallyintresset verkar intakt!

SLUTRESULTAT BilSport RallyCup 2021

Klass U: Ungdomsrally (9 st)

- 1) Elliot Sjögren, VÖMK, Volvo, 58 poäng
- 2) Hannes Håkansson, Asarums MS, d:o, 56
- 3) Gustaf Ekenved, Göteborgs MF, d:o, 16
- 3) Alexander Nordahl, MK Gutarna, Seat, 16

Klass 1: A- och B-förare Grupp E (15 st)

- 1) Nicklas Eriksson, Gullabo RC, VW, 60 poäng
- 2) Lars Svensson, Hässleholms MK, d:o, 32
- 3) Arne Nörager, Östgöta BSF, Mercedes, 30

Klass 2: C-förare Grupp E (27 st)

- 1) Kevin Gustavsson, Asarums MS, Opel, 66 poäng
- 2) Johannes Ljungbäck, Hässleholms MK, VW, 60
- 3) Per-Arne Axelsson, Gullabo RC, Toyota, 50

Klass 3: A- och B-förare Grupp F, 1300 Rallycup, Grupp N -1400 cc (29 st)

- 1) Magnus Eriksson, Gullabo RC, Volvo, 36 poäng
- 2) Olof Andersson, Osby MK, d:o, 29
- 3) Robin Liljegren, Karlskrona AK, d:o, 27

Klass 4: C-förare Grupp F, 1300 Rallycup, Grupp N -1400 cc (35 st)

- 1) Valentin Mårtensson, Dalby MK, Volvo, 56 poäng
- 2) Emil Friman, Vetlanda RRC, d:o, 40
- 3) Filip Sjögren, VÖMK, Peugeot, 32

Klass 5: A-, B- och C-förare Appendix K upp till 1975 (62 st)

- 1) Thomas Norqvist, SMK Trollhättan, Volvo 142, 34 poäng
- 2) Hannu Saikanmäki, Olofströms MK, Ford, 28
- 3) Göran Söderström, Ryds MK, Saab, 23

Klass 6: A-, B- och C-förare Appendix K 1976-1990 (26 st)

- 1) Morgan Olsson, Vimmerby MS, Volvo, 76 poäng
- 2) Janne Blom, Finspångs MS, d:o, 52
- 3) Morten Eskildsen, Danmark, Peugeot, 34

Klass 7: A-, B- och C-förare Grupp H Classic (5 st)

- 1) Tomas Christiansen, Gullabo RC, Volvo, 58 poäng
- 2) Åke Månsson, Asarums MS, d:o, 52
- 3) Mats Karlsson, Nässjö MK, BMW, 20
- 3) Daniel Andersson, VÖMK, Volvo, 20

Klass 8: A-förare 2WD, Grupp H, A, N, R och Nationell Special (27 st)

- 1) David Lindström, Skillingaryds MK, Volvo, 56 poäng
- 2) Victor Karlsson, Vimmerby MS, Toyota, 38
- 3) Adrian Ring, Linköpings MS, Volvo, 34

Klass 9: B-förare 2WD, Grupp H, A, N, R och Nationell Special (20 st)

- 1) Mattias Brindmark, Åtvidabergs MK, Volvo, 66 poäng
- 2) Andreas Elfver, Gränna MK, d:o, 58
- 3) Christoffer Lund, Kullings MS, d:o, 20

Klass 10: C-förare 2WD, Grupp H, A, N, R och Nationell Special (29 st)

- 1) Anton Måhagen, Åtvidabergs MK, Volvo 72 poäng
- 2) Arvid Johansson, Lessebo MK, d:o, 36
- 3) Linus Adolfsson, Gullabo RC, d:o, 31

AUTORACING

SNABBA LEVERANSER • STORT LAGER • FRAKTFRITT ÖVER 1000 KR



AUTORACING.SE

Följ oss på sociala medier!

@Autoracing

**SVENSK
BILSPORT**

Partner till Svensk BilSport



FÖR 40 ÅR SEDAN

● **UDDA RALLYJÄRN** i Vikingarundans DM-jakt norr om Stockholm, var Huddinge-föraren **Christer Lundins** Vauxhall Chevette 2300 HS. Med **Håkan Kujahn** vid kartan är ekipaget först ut i Special-klassen och brottas här med det snöiga underlaget. Christer lade ned det egna tävlandet för många år sedan men dottern **Josefin** ärvde rallyintresset, har även varit adjungerad i SBF-styrelsen och är nu ledamot i Svemos styrelse. Håkan har suttit i rallyutskottet och är idag sekreterare i Stockholms Bilsportförbund.



FÖR 30 ÅR SEDAN

● **MOTIG UPPTAKT** på nya rallyåret 1992 fick främsta svenska VM-hoppet **Kenneth Eriksson** nere i Monte Carlo. Redan här på SS 4 var det färdigkört för Mitsubishi-åkaren. "Jag hann inte komplettera noten med isnotakarnas snövarning och Kenneth hade svårt att se underlaget i det kraftiga motljuset", berättade bisittaren **Staffan Parmander** om avåkningen som knäckte ena framhjulsupphängningen. Svenskdun låg innan detta på sjätte plats, trots fel däckval på ett par sträckor. Muntrare blev det inte när de efter rallyt fick besked att Mitsubishi-teamet tvingades ställa in sin start i Svenska Rallyt där Kenneth och Staffan hade en fjolårsseger att försvara. Skälet var problem med motorprepareringen i Japan efter tekniska problem året innan. Man byggde nya eller renoverade motorerna inför varje tävling. Att ta Monte-motorerna direkt till Svenska Rallyt var inte att tänka på.



FÖR 20 ÅR SEDAN

● **SNÖN RYKER** om **Per Svans** Mitsubishi Lancer Evo VI i Bergslagsrallyt som inledde SM-året 2002. Svan var ny i 4WD, men matchade från start **Stig-Olov "Stecka" Walfridson** och de övriga etablerade fortkåkarna i Grupp N över 2000 cc. Till slut fick Svan dock ge sig med knapp marginal. Totalsegrare och vinnare i Grupp A över 2000 cc blev **Mats Jonsson**, Ford Escort WRC. Övriga klassvinnare var **Per Johansson**, Saab 9-3 Kitcar, **Andreas Eriksson**, Ford Puma Kitcar, **P-G Andersson**, Renault Clio Sport och **Tobias Söderqvist**, VW Polo GTI 16v.

Vit rallyjul i Stockholm

Vi har konstaterat det många gånger tidigare – rallyvintrarna var bättre förr, åtminstone söder om Dalälven. Stockholms rally-DM 1981 kunde slutspurta i december – med Vikingarundan i Täby sista adventhelgen och Huddinge MK:s Alitalia-trofén dagen före nyårsafton. Båda tävlingarna kördes i vinterföre med snövit inramning.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

De drygt 140 ekipage som startade i Täby MK:s Vikingarundan för 40 år sedan fick visserligen finna sig i mörkerkörning från början till slut och en snöby strax före start. Men de fyra SS-milen fördelat på nio korta sträckor blev ändå en njutbar upplevelse.

ÖSTHAMMARS MK:S totalsegrande Matti Söld var utsocknes, så Mats Haag, Sollentuna, Mats Svensson, Vallentuna och Göran Lindström, Huddinge – fortfarande aktiv rallyåkare – blev dagens fullpoängare bland

A-förarna i Special, respektive Standard A och Standard B.

En utsocknes totalvinnare blev det också två veckor senare i sista DM-ronden, Alitalia-trofén i Huddinge med 60 km SS och 155 startande. Svenske mästaren i Special-klassen, Björn "Nalle" Johansson, MSK Kvarnvingarna, hade inte tillgång till den vassa 400-Asconan, men avslutade ändå sitt framgångsrika år i utklassningsstil med en B-Asconaför övrigt den med legendariska registreringen ERS 246 som senare kördes av Mats Jonsson i flera år. ●

FÖR 15 ÅR SEDAN

● **ARJEPLOG-TEST** gjorde Citroëns rallystall med **Sébastien Loeb** och WRC-versionen av C4-modellen veckorna före jul 2006 inför vagnens stundande debutsäsong i VM 2007. C4 WRC skulle avlösa framgångsrika Xsara WRC, som givit Citroën tre märkes-VM-titlar och Loeb hans dittills tre förarguld.



FÖR 10 ÅR SEDAN

● **I MELLANDAGARNA 2011** gästade Rally&Racing årets Upplandsseriemästare i folkrace, **Lars-Göran Strandberg**. Norrtälje-föraren tävlade för Hallstavik-klubben MK Orion, men framför allt för Team Bats som i sina led även hade klanerna **Svärd** och **Rotko**. Team Bats – med fladdermöss som maskotar, gärna på motorhuv eller takkant – brukade suga musten ur sina konkurrenter med den ena heatvinsten efter den andra. Hemma i egna depån utanför Kårsta slog Lars-Göran vid vårt besök igång vinnar-Saaben – med maskot på huven – och körde demovarv på testslidingen.

Kristofferssons fjärde VM-guld!

● **UPPGÖRELSEN** om årets VM-guld i rallycross blev ett drama av kopiösa mått. Inför den avslutande dubbel-tävlingen på tyska Nürburgring toppade **Timmy Hansen** tabellen med 17 poäng före **Johan Kristoffersson**. Två poäng

bakom Johan lurpassade **Kevin Hansen**. Kristoffersson vann första finalen i Tyskland och minskade gapet till Timmy till bara fyra poäng. Och efter sista finalen låg de båda på exakt samma poäng! VM-guldet gick till Johan som vunnit

en tävling mer än Timmy under året. Lite plåster på sårn för Hansen-teamet var att de säkrade VM-guldet för team.

Detta är Johans fjärde VM-titel i rallycross (2017, 2018, 2020 och 2021). Timmy blev världsmästare 2019.



FOTO: JAN KÅRE RAFOSS/JC RACETEKNIK

FOTO: PREMA/FOTOFORMULAK



Beganovic blev tredje bästa rookie

● **UNDER SIN FÖRSTA** säsong i Formula Regional European Championship har 17-årige östgöten **Dino Beganovic** kört in en pole position, två snabbaste varv och två segrar i mästerskapets interna rookie-klass. Hans bästa resultat är en andraplats, i andra racet på Mugello tidigare i år.

Beganovic blev 13:e totalt i sammandraget och tredje bästa rookie.

– Allt som allt har det varit en tuff säsong, men vi har jobbat hårt för att vända på det och det har verkligen givit resultat mot slutet av året. Jag har lärt mig mycket i den processen, att ständigt leta efter förbättringar och att matcha mina preferenser med bilens, summerar Dino.

KÖR ETT VINNANDE KONCEPT TÄVLINGSSÄSONGEN 2022!

Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus



- Försäljning av Reiger Suspension
- Uppdatering, service och reparationer av all tävlingsfjädring



Kontakta Mikael Gustafsson för mer information +46 768 080 764 | tech-pro.se | info@tech-pro.se



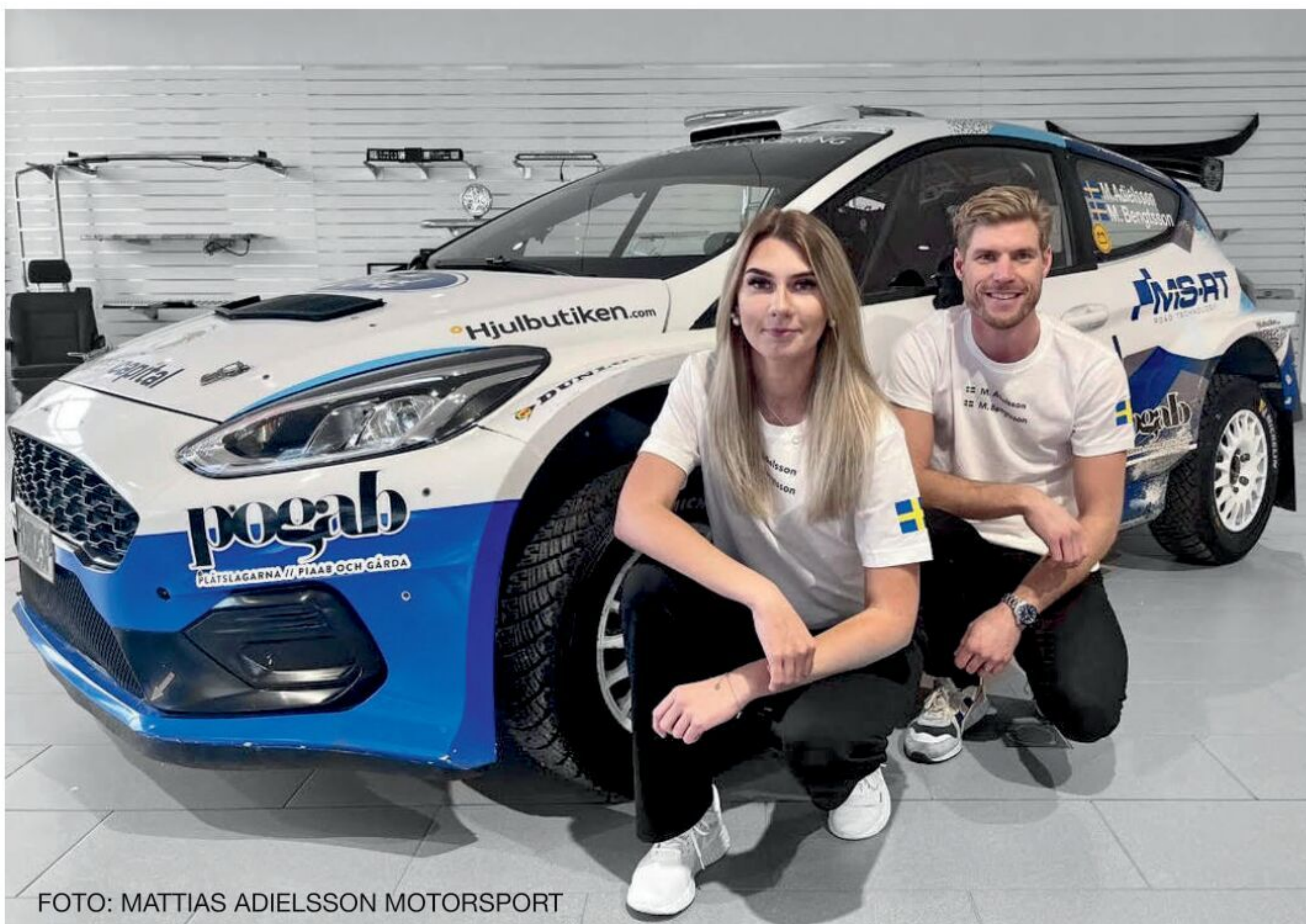


FOTO: MATTIAS ADIELSSON MOTORSPORT

Maja kliver in hos Adielsson

● **EFTER SEX** framgångsrika år i olika bilar, med tävlande över hela Europa, avslutar **Mattias Adielsson** och hans co-driver **Andreas Johansson** sitt samarbete. Detta gör de i bästa samförstånd enligt en pressrelease.

Ny co-driver åt Mattias blir 17-åriga **Maja Bengtsson** som senast varit ordinarie kartläsare åt Jonas Kruse.

Duon planerar för full SM-säsong samt några andra intressanta starter i Adielssons Ford Fiesta Rally2-bil. Teamet fortsätter ett nära samarbete med M-Sport.

Oscar Pedersen startade tvåa i VM-finalen

● **MED BLAND ANNAT** näst bästa tidskval och två heatsegrar var Ward-teamets SM-vinnare **Oscar Pedersen** sensationell tvåa in till final när VM i OK-klassen avgjordes på spanska Campillos-banan. Men i regn och med ojämn kvalitet på enhetsdäcken föll KAK-föraren successivt till slutlig elfte plats. Även **Joel Bergström**, fin nia till final, tappade till sextonde plats.

Världsmästare blev finske **Tuukka Taponen** med brittisk-svenske **Arvid Lindblad** på bronsplats. I OK Junior – utan svenskar till start – gick VM-guldet till japanen Kean Nakamura Berta.

Lyckat IndyCar-test för Lundqvist

● **EFTER ATT HA** slutat trea i Indy Lights fick **Linus Lundqvist** göra ett första test i IndyCar, toppnivån av amerikansk formelbilsracing.

Tyresö-killen genomförde 46 problemfria varv i Andretti Autosports bil, på road course-versionen av Indianapolis Motor Speedway.

– En av de bästa dagarna i mitt liv! Bilen är den överlägset mest brutala jag har kört. Det är ett fysiskt monster, och jag ska erkänna att det känns i axlarna nu, kommenterade Linus.



FOTO: INDYCAR

Jonny Persson har avlidit

● **JONNY PERSSON** var en hängiven motorsportentusiast och sekreterare i Skaraborgs Sportvagnsklubb. Han var dessutom en flitig fotograf och frilansskribent som jobbat mycket för att sprida motorsporten.

Tidigare i år drabbades Jonny av cancer. I början av november i år orkade inte hans kropp längre. Jonny Persson blev 69 år.



ÄNTLIGEN VINTER!



Hos oss hittar du både 15/65-15" till 4WD/GrH och succe-däcket 13/64-15" till övriga 2WD.
PS. vi har även 13" och 16" DS.

Vänta inte, beställ nu!



däckproffsen
växjö • sweden

Norremarksvägen 6,
352 45 Växjö
Tel: 0470-47003
Öppettider: 8-12, 13-16



Cyan Racing – världsmästare!

• **EFTER FIA** WTCR-finalen på ryska **Sochi Autodrom** stod det klart att Lynk & Co Cyan Racing tog guld i

teammästerskapet. Dessutom blev teamets ena förare, fransmannen **Yann Ehrlicher**, världsmästare, för andra

året i rad. Svenske **Thed Björk** blev nia i sammandraget.

– En överväldigande känsla att vi tagit

åtta av tio möjliga VM-titlar under de fem senaste åren, kommenterade teamets ägare och grundare, **Christian Dahl**.

FOTO: CYAN RACING/PRESSRELEASE

INGVAR GUNNARSSON
MOTORSPORT AB
SPECIALTILLVERKADE DELAR FÖR MOTORSPORT



MotorDesign
SWEDEN

UNIQUE DESIGN & CASTING FOR HIGHEST PERFORMANCE AND RATING!



NYHET!

**KOMPLETT SPJÄLLHUSKIT
TILL VOLVO 531!**

Komplett spjällhuskit till Volvo 531
cylinderhuvud i 2150 klassen.
Passar även till EVO 8V
Finns för både rakstående & lutande
motor.
45-50 mm.

EVC engine

MOTORDSIGN SWEDEN AB
Öxnevallavägen 15
519 97 ÖXNEVALLA
mail@motordesign.se

+46(0)300 544 300



Juniorförare testade STCC på Knutstorp

● **SOM EN DEL** i att säkra återväxten i STCC-mästerskapet arrangerades ett junior-test på Ring Knutstorp i slutet av oktober. De sex deltagarna har främst kört gokart tidigare. Nu fick de testa Audi RS3 LMS, Cupra León och VW Golf GTI.

På plats fanns ingenjörer och team för att hjälpa till och även förbereda förarna för en eventuell framtid i STCC.

Förarna som deltog var, **Edvin Hellsten, Calle Bergman, Casper Jansson, Rasmus Jansson, Max Sjölander** och **Axel Bengtsson**.

Kartingnytt

✓ Exprints chassin och Vortex motorer har fått fortsatt förtroende i FIA:s enhetsklass Academy Trophy åren 2022-2024.

✓ **Hannes Morin** avslutade sin säsong med en femteplats i DD2-klassen i Rotax Golden Trophy i belgiska Genk och **Joel Bergström** med femteplats i OK i Vintercupen på South Garda och sjätteplats i WSK Final Cup på Adria.

Racing med Mattias Persson

Frank Williams – 1942-2021

● **DEN LEGENDARISKE** Formel 1-teamchefen **Frank Williams** är död. En av motorsportens verkliga överlevare – både på banan och utanför – somnade till slut in söndagen den 28 november, vid en ålder av 79 år.

Sir Francis Owen Garbett Williams – eller "Frank" som han alltid kallades – var och förblir en källa till stor inspiration. Hans väg genom livet kantades av största tänkbara framgång, men också av årtal av hårt slit – och de djupaste av tragedier.

Hans självbetitlade Formel 1-stall hör till sportens absoluta giganter, med 114 Grand Prix-segrar, sju förarmästerskap och nio konstruktörstitlar. Under 80- och 90-talet var Williams långa stunder oslagbara i motorsportens yttersta finrum med stjärnförare som **Keke Rosberg, Nelson Piquet** och **Nigel Mansell**.

Det som verkligen särskiljer Williams som stall, och ännu mer Frank Williams som person, är dock förmågan att resa sig ur mörkret. Inte en gång, inte två – utan åtskilliga.

EFTER EN KNACKIG och kortvarig karriär som förare grundade Frank Williams 1966 sitt första racingstall, Frank Williams Racing Cars. Finanserna var minst sagt ansträngda, och för att betala fakturorna försörjde han sig genom otaliga ströjobb och extraknäck. Lätt mirakulöst lyckades han köpa en begagnad Brabham BT26 till säsongen 1969 och ta steget in i Formel 1 med nära vännen **Piers Courage** som förare.

Pallplatser i både Monaco och USA markerade en lovande start, men när Courage ett år senare omkom i en krasch på Zandvoort mötte Frank Williams sin första stora kris. Det var en förkrossande smäll, och fler bakslag väntade runt hörnet. 1976 ingick han ett samarbete med den kanadensiske oljemagnaten **Walter Wolf**, men relationen surnade och till slut tvingades en desillusionerad Frank Williams starta om på ruta ett.

1977 ombildades teamet som Williams Grand Prix Engineering – och till slut lyfte det på allvar för Frank, nu understödd av den senare livslånga vapendragaren **Patrick Head**. Den första VM-titeln landades av **Alan Jones** 1980, den andra av Keke Rosberg 1982.

1986, på väg till flygplatsen efter ett test på **Paul Ricard** i Frankrike, förändrades Frank Williams liv för alltid. En svår bilolycka förlamade honom från halsen och ner. Han blev för alltid sittande i rullstol, men han gav aldrig upp.

1992 dominerade Nigel Mansell totalt i Williams mästerliga FW14B, allmänt betraktad som en av de bästa bilarna som någonsin byggts. 1993 var det **Alain Prosts** tur att lyfta VM-bucklan, följt av **Damon Hill** 1996 och **Jacques Villeneuve** 1997.

MITT EMELLAN dessa monumentala succéer tvingades Williams återigen att tackla tragedi. **Ayrton Sennas** dödskrasch i en av teamets bilar på Imola 1994 sände chockvågor över en hel värld och skakade om F1-cirkusen i grunden.

Frank Williams har onekligen fått möta mycket i livet. Han var den siste kvar från den gamla skolan, den som verkligen fick offra för att vinna. Han klamrade sig enträget fast vid självständigheten och såg till att hans livsverk stannade inom familjen hela vägen fram till den slutligen oundvikliga försäljningen till Dorilton Capital förra året. Namnet Williams lever kvar under det nya ägandeskapet, som en hommage till Sir Frank.

Det är på många sätt dystert att avsluta 2021 med en sådan här krönika – men samtidigt lite fint. Det är trots allt just här, i ljuset som följer efter mörkret, som Frank Williams har satt sina djupaste, odödliga avtryck.



BILSPORT Rally & Racing PRENUMERERA



SOM PRENUMERANT FÅR DU FLERA FÖRDELAR

- Du får rabatter på entréer
- Du får tidningen bekvämt hem i brevlådan
- Du får exklusiva erbjudanden
- Du betalar mindre än de som köp av lösnummer

Starta din prenumeration på
rallyracing.se/prenumerera

FOTO: PRESSRELEASE



Eddie noterade dubbla pallplatser

● **I BÖRJAN AV NOVEMBER** gjorde 14-årige **Eddie Ramirez Eriksson** ett inhopps i spanska Challenge Ride & Drive by SMC-serien. Här fick Eddie köra en Renault Clio på Jarama utanför Madrid.

16 bilar, fördelat på fyra klasser, deltog. Den unge svensken hade växelådskrångel i första racet men blev ändå trea i båda heaten.

Dennis Hauger – Årets Bilsportutøvere

● **SISTA HELGEN** i oktober arrangerade Norges Bilsportförbund sin årliga prisutdelningsgala med 790 gäster.

Bland många pristagare märktes racingstjärnan **Dennis Hauger** (bilden) som vann årets FIA Formula 3-serie. Han tilldelades utmärkelsen "Årets Bilsportutøvere".

18-åringen spås en lysande framtid och i Norge hoppas man att han blir landets första Formel 1-förare.

Övriga mottagare av hederspriser: "Bilsporttalentet 2021" (300.000 NOK) – **Martinius Stenshorne**, "Petter Solbergs stipend" (150.000 NOK) – **Marius Solberg Hansen**, "Årets Drivaksel" – **Therese Bruer Larsen**, "Fortjenstemedalje i gull" – **Geir Iversen**.

FOTO: NORGES BILSPORTFÖRBUND



BILSPORT

Nr 9/62 1:85

JULNUMMER



Bilsport fyller 60 år!

● **2022 GÅR VÅR** modertidning, Bilsport, in i sin 60:e årgång. **Ivan Öberg** från Kalmar grundade tidningen 1962. 1975 köptes Bilsports utgivningsbevis av **Stig Sjöberg** och **Anders Albinsson**.

Tidningen lade grunden till det Karlskronabaserade förlaget Albinsson & Sjöbergs stora framgångar som tidningsutgivare och eventarrangör. Förlaget har sedan dess haft, och har, en mängd tidningstitlar.

Bilden visar hur omslaget på Bilsport nummer 9/1962 såg ut. Visst känns släktskapet med tidningen du håller i handen igen?

Bilsport Rally&Racing gratulerar Bilsport på det 60:e året!

M & M MOTORSPORT

www.motorsportshop.nu



Sparco overall Sprint

Nu godkänd i nya FIA 2018 samt SFI 3.2A/5. Olika färger. Paketpris **4 495:-**



Hanspaket Pro RJ-3

Jethjälms Sparco Pro RJ-3 och hansskydd Stand 21 Club. För dig som inte behöver intercom. Sänkt pris! **5 895:-**

Hanspaket PRO RJ-3i

Jethjälms Sparco PRO RJ-3i och hansskydd Stand 21 Club. Ett paket för dig som behöver intercom. Sänkt pris! **7 795:-**

NY!

Se mer på www.motorsportshop.nu
info@motorsportshop.nu
 Tel 0370-713 30.

ÖVERRASKAD PUBLISHER TOG EMOT PRIS Årets Blekingeambassadör!

Vid årets stora näringslivsgala i Ronneby den 29 oktober tilldelades Albinsson & Sjöbergs grundare, delägare, VD och Publisher **Stig L Sjöberg** den ärofyllda utmärkelsen "Årets Blekingeambassadör". Priset delades ut under stående ovationer och en överraskad Stig äntrade scenen och berättade om förlagets verksamhet som för flera i Blekinge är ganska okänd, men desto mera välkänd i andra delar av Sverige, Norden och även i övriga världen.



Konferencier **Kattis Ahlström** överraskade **Stig L Sjöberg** genom att tillsammans med årets Blekingeambassadör, **Anna Lindqvist**, utnämna honom till 2022 års mottagare av den prestigefyllda utmärkelsen.

Foto: Andreas Blomlöf

Motivering:

En entreprenör vars resa började i liten skala för att sedan accelerera till att bli störst i sin nisch. En kreatör som alltid är öppen för nya idéer med ett hjärta som klappar för näringslivet i Blekinge och Karlskrona – men också internationella satsningar. Med båda fötterna i asfalten och känsla för rätt tonalitet har han tillsammans med sina medarbetare byggt en legendarisk verksamhet inom tidningar, event och mässor.



FOTO: THOMAS LINDBERG

Elliot vann Industricupen

● **KAK:S 11-ÅRIGE** J60-stjärna Elliot Kaczynski tog sin första internationella seger då han vann Mini-klassen i Industricupen på italienska Lonato-banan. Den unge Ward Racing-föraren körde hem finalen klart före italienarna **Iacopo Martinese** och **Filippo Sala**.

– Såvitt vi förstått är Elliot också den yngste svenske kartingföraren som vunnit internationellt, säger pappa Lucas.

Efter säsongsfinalen i WSK-serien några veckor senare, där Elliot med fyra heatsegrar var tvåa efter kvalen men tappade i finalen, började han testa fullstor kart och kör nästa år i OK Junior-klassen, även då med Ward Racing.



FOTO: THOMAS LINDBERG

Viktor Gustavsson (t.h.) skakar hand med CRG:s ägare, **Giancarlo Tinini**.

Viktor Gustavsson till CRG

● **KRISTIANSTAD-FÖRAREN** Viktor Gustavsson, Europamästare i KZ2 2020 och VM-fyra i KZ på hemmabanen i år med Lennox-Leclerc-teamet, har kontrakterats av CRG som fabriksförare för säsongen 2022. **Lewis Hamilton** och **Max Verstappen** är några av de förare som vunnit VM- eller World Cup-titlar för CRG, som är en av kartingens mest vinstrika chassitillverkare.

– Jag kommer förutom EM, VM och en rad internationella stortävlingar även att arbeta med tester, utveckling och coaching av förare, säger en glad Viktor Gustavsson.

Viktor bor sedan tidigare i Desenzano nära Gardasjön och har nära till CRG som är baserat ett stenkast från "mesta kartingbanan" South Garda. Där hade han även nära till sitt förra team, som dock inte kunde ge honom samma uppbackning 2021 som året innan, vilket bidrog till teambytet.

VOC Mekonomen fokuserar på en serie

● **KOMMANDE SÄSONG** fokuserar VOC Mekonomen Rally på SverigeSerien. Det kommer alltså inte att arrangeras någon separat vinter- eller sommarserie. Detta avslöjades i samband med årets finaltävling, Rikspokalen.

På grund av pandemin genomfördes bara SverigeSerien även i år och den omfattade fem deltävlingar. Vinnarna blev:

ELIT A
Emil Andersson, MK Team Westom.

ELIT B
Magnus Lindqvist, Laxå MK.

MEKONOMEN CUP
Daniel Jonsson, Ilsbo MK.

MEKONOMEN JUNIOR CUP
Arvid Larpers, Hedesunda MK.

MEKONOMEN SENIORER
Ingvar Nilsson, Hällefors MK.



Emil Andersson och Kim Rauséus flyger mot slutlig Elit A-seger.

FOTO: VOC MEKONOMEN RALLY

Årets stora almanackor är här!

● **HÅLL KOLL PÅ** årets datum och njut samtidigt av makalösa bilder från en av världens främsta bildbyråer med inriktning på motorsport.

Vi rekommenderar verkligen dessa prydnader för den äkta entusiasten. Antingen till dig själv, eller som present till någon.

• The Wider View är i "cinemascope-format" 95x48 centimeter. Varje månad har du två färgbilder/sidor från WRC-säsongerna 2021 att välja på. Dessutom har varje bild en bildtext som beskriver var och vem du tittar på.

Och för den fotointresserade finns även exakta kamerainställningar för varje bild angivna.

• Motorsport Classic håller formatet 67x48 centimeter och även här får du två bilder/sidor per månad att välja på. Classic-kalendern är helt i svartvitt och bjuder på en resa i historisk racing och rally.

Pris per styck är 45 euro. Du får all info om produkterna och hur du beställer för snabb leverans via webbsidan www.mcklein-calendars.com.

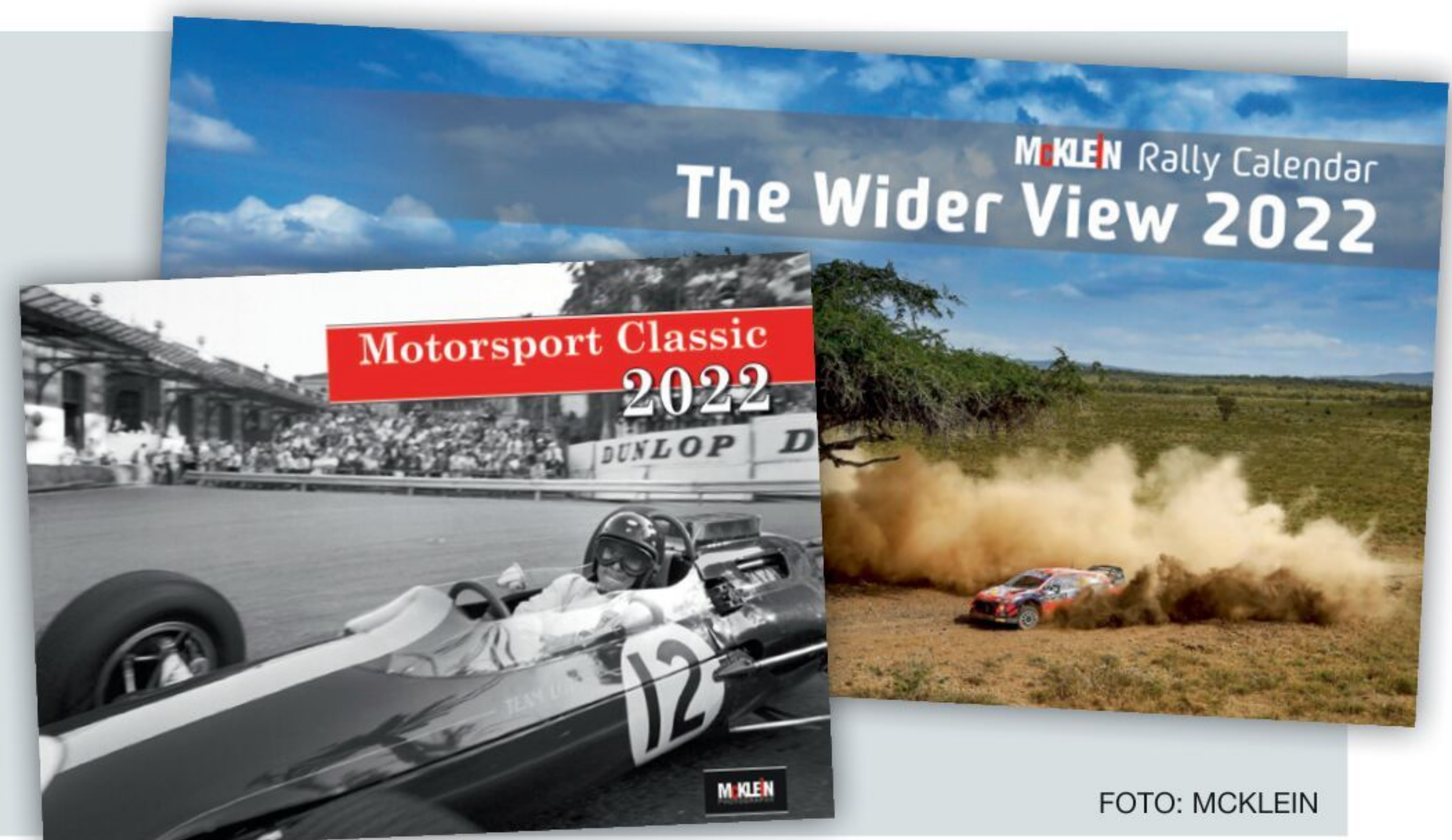


FOTO: MCKLEIN

JB-ENGINE SWEDEN AB
"DIN VOLVO TRIMMARE"

Motorer för klasserna:
GRH Rally, Rallycross, Racing, VOC/GRF

Fullservice på **EVO Engines!**

"För dig som vill ha det värsta!"

JB-ENGINE SWEDEN AB
Skrikarhyttan 315,
713 92 Gytterp, Tel. 070-215 45 96
www.facebook.com/JBengine

KBT Safety AB
Skyddsbågar

Vi tillverkar även:

- Fram/bakvagnsbryggor
- Stag, fästen
- Stolsfästen

FIA stoppning 345:-/st
Färdigt burkit
Volvo 940 grH 15.190:-

Fabrikgsgatan 11 • 731 50 Köping
Tel 0221-185 66 • E-mail: poppo@kbtasafety.se
www.kbtasafety.se

KYRK MOTORSPORT.se

Trim- och reservdelar till Saab, Opel och Volvo-bilar.

- Raceventiler Volvo med avsmalnat 7 och 8 mm skaft.....Från 150:-
- Stumtryckare Saab, Volvo 8 och 16v sats med 8.....Från 350:-
- KamaxlarFrån 1.100:-
- Extraktorgrenrör Opel/Saab (även V6) Volvo 8/16vFrån 1.595:-
- Fajs/Weberförgasare (även tillbehör)Från 2.395:-
- Weberinsug i aluminiumFrån 1.095:-
- Sinterlameller Saab, Opel, Volvo (även M90)Från 1.095:-
- Kompletta kolvset 92 och 94 mmFrån 1.695:-
- Skelettsvänghjul Saab och Volvo (även VOC 9,3kg)Från 1.095:-
- Justerbara kamdrev Volvo (nyttillverkade i alu)Från 575:-
- Nettopriser på motordelar/Packningar/Stötdämpare från ledande tillverkare

www.kyrkmotorsport.se
Mail: kyrkmotorsport@icloud.com Tel: 070-176 80 17, Mån-Fre

SVENSK BILSPORT

Adress:

**Svenska
Bilsportförbundet**

Box 705

191 27 Sollentuna

Tel: 08-626 33 00

Besöksadress:

**Bergkällavägen 31A
Bredden, Sollentuna**

E-post:

mailbox@sbf.se

Generalsekreterare/VD

Anna Nordkvist

08-626 33 13

anna.nordkvist@sbf.se

Marknadschef

Jörgen Ekwall

08-626 33 11,

jorgen.ekwall@sbf.se

Kommersiellt ansvarig

Peter Lindkvist

08-626 33 06,

peter.lindkvist@sbf.se

Ekonomi

Mats Ekblad

08-626 33 07,

mats.ekblad@sbf.se

Administratör – Licens

Tomasz Nowakowski

Licens: 08-6263305

licens@sbf.se

Administratör –

Klubb och Tävlings

Kurt Lennart Jönsson

08-626 33 09,

kurt.jonsson@sbf.se

Teknikansvarig

Pär Karlsson

08-626 33 03,

par.karlsson@sbf.se

Administratör – Teknik

Janina Strömquist

08-626 33 14,

janina.stromqvist@sbf.se

PR och Kommunikations-

ansvarig

Sören Emmervall

08-626 33 17,

soren.emmervall@sbf.se

Administratör – IT

Hans Ericson

08-626 33 15,

hans.ericson@sbf.se

Förbundskapten

Pier Steffansson

08-626 33 50,

pier.steffansson@sbf.se

Utbildningsansvarig /

Idrottslyftet

Disa Glaser

08-626 33 02

disa.glaser@sbf.se

Rekryteringsprojekt

– Bilsport on Tour

Lars Jonsson

08-626 33 08

lars.jonsson@sbf.se



Schumacher och Vettel till Race Of Champions

FÖRSTA HELGEN i februari arrangeras Race of Champions på den frusna Östersjön vid Pite Havsbad i Piteå. Banan blir den snabbaste och bredaste i ROC:s 30-åriga historia.

Bland alla stjärnor som kommer att delta presenterades nyligen de tyska Formel 1-förarna **Mick Schumacher** och **Sebastian Vettel**.

Tidigare presenterade förare är bland andra **Petter** och **Oliver Solberg**, **Mattias Ekström**, **Johan Kristoffersson** och **Sébastien Loeb**.

– Det blir ett världsunik arrangemang där Formel 1-förare som Schumacher och Vettel för första gången kör på fruset hav. Publikerna har verkligen något riktigt häftigt att se fram emot där vi har världsförare

från bland annat Formel 1, Rallycross och Nascar, säger **Tobias Lindfors**, koncern- och ägare Pite Havsbad Group.

ROC Nations Cup körs lördag 5 februari och på söndag 6 februari genomförs den individuella tävlingen där alla förarna ställs mot varandra.

För ytterligare information, gå in på www.raceofchampions.com.

Piteå laddade för SM-veckan

• **PITEÅ STÅR** redo att genomföra SM-veckan vinter 23-28 mars 2022. SM-veckan startade 2009 och är en produkt av ett samarbete mellan Riksidrottsförbundet och SVT som även sänder live och i efterhand från nästan alla sportgrenar på SM-veckan.

– För oss känns det tryggt att komma tillbaka till Piteå som var värd redan 2016. Då hade vi fina och välarrangerade tävlingar, säger **Jörgen Ekwall**, Svensk Bilsports projektledare för SM-veckan.

Virtuell bilsport genomförs på Pite Havsbad den 24 mars och redan dagen efter arrangeras resterande bilsportgrenar på Piteå Motorstadion. Rallycross med traditionella bilar och SuperCar Lites, Crosskart Xtreme samt Rally 4WD och 2WD.

– Man kan säga att det var i Piteå konceptet med att blanda sportgrenar på banan med rally föddes för oss i SM-veckan. Det blev väldigt lyckat och gav mycket bra genomslag på tittarsiffrorna i SVT. Så vi har, när det har varit möjligt, försökt att bygga vidare på det här tänket med att blanda bilar på en bana med en närliggande rallysträcka. Nu får vi tre biltyper på arenan och två klasser i rally, det kommer bli riktigt bra, menar Ekwall.

Mer information om SM-veckan finns på, www.smveckan.se



SVENSK BILSPORT

Nu rekryteras personal

• **STYRELSEN** för Svensk Bilsport har sedan tillträdet i april 2021 satt fokus på två viktiga framtidsfrågor. Att bli fler inom bilsporten, i förening, som funktionär eller förare. Och att i det arbetet få in fler yngre resurser till sporten, på alla funktioner, är den ena. Den andra är fossilfri bilsport. Hur ska Svensk Bilsport bli en del av den nya utvecklingen inom bilindustrin och inom tävlingsverksamheten? Den frågan blir en del av arbetet i den tjänst vi nu rekryterar till.

Tjänsten är delvis ny där du utöver ansvaret för tävlingsfordons dokumentation även kommer ha ett stort fokus för säkerhet där arbetet kommer att handla om att:

- Gemensamt verka för en säkrare idrott, oavsett vilken roll vi har inom förbundet.
- Incidentrapportering och analys.
- Arbete med den tekniska utvecklingen för motorfordon

och för utövarnas personliga skyddsutrustning.

– Faktorer som rör säkerheten på våra banor när dessa byggs eller förändras.

– Analysera och utvärdera framtidsfrågorna.

– Krav på sjukvård, och att dessa efterlevs.

Tjänsten är en tillsvidareanställning på heltid med provanställning. Fast lön, kollektivavtal finns.

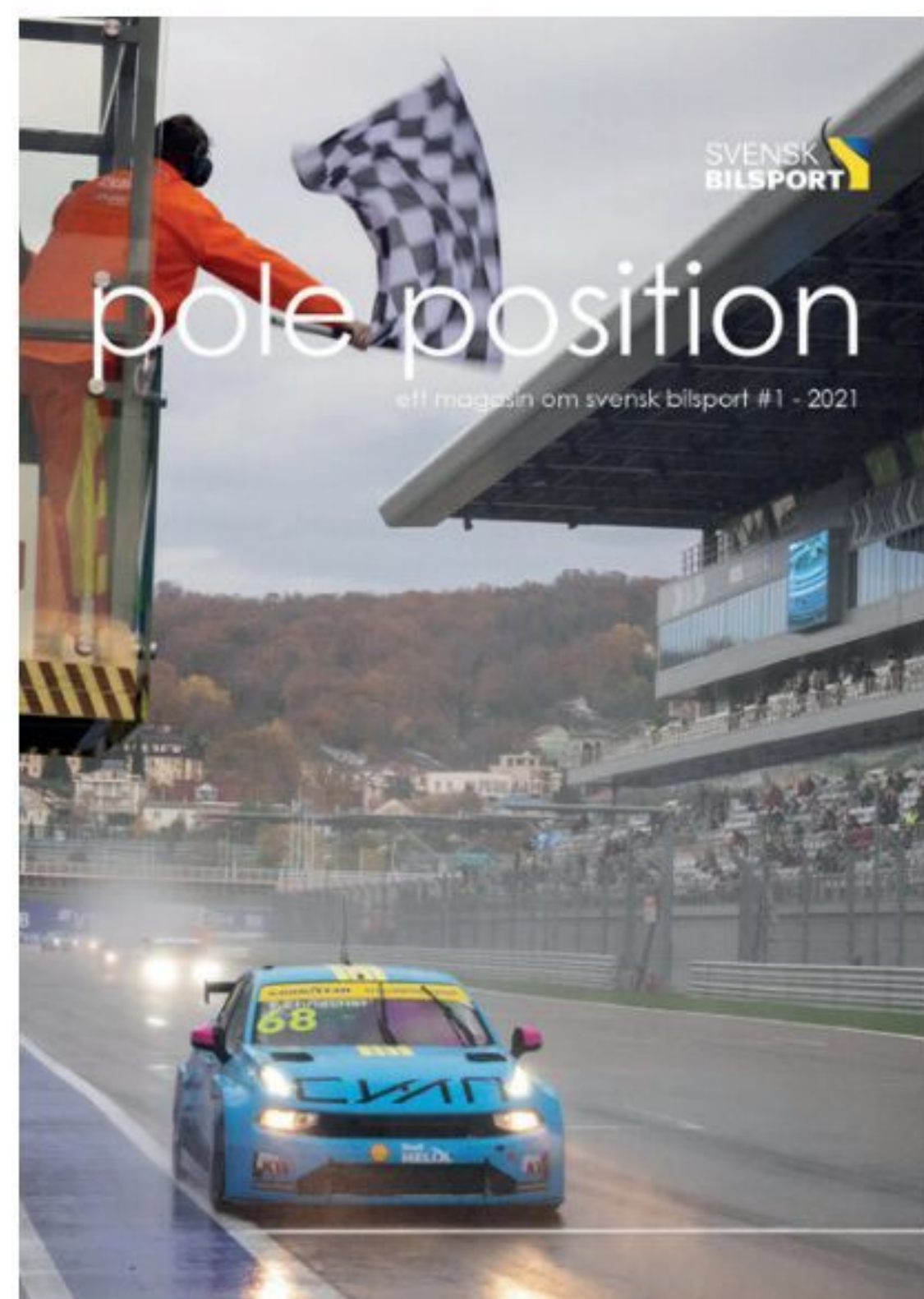
Ansökan ska vara Svensk Bilsport tillhanda senast 14 januari 2022.

Frågor besvaras av teknikchef **Pär Karlsson**, e-post: par.karlsson@sbf.se.

Cv och personligt brev mejlas till Pär Karlsson på ovan nämnda adress.

Intervjuer kan komma att ske fortlöpande under processen.

All info hittar du här: www.sbf.se/Nyheter/SvenskBilsport/svenskbilsportvaxeroch-rekryterarpersonal/



Missa inte årets Pole Position

• **I SAMBAND MED** det årliga licenssläppet kommer den digitala tidningen Pole Position som vanligt att finnas med. Missa inte att läsa årets nummer med bland annat reportage om arbetet med Rally Swedens flytt till Umeå, möt den legendariske burbyggaren Guss, hör om framgångarna från världens just nu bästa team i WTCR, Cyan Racing och mycket annat.

Den 8 december släpps licenserna för år 2022 och kan köpas via Lots eller appen Svensk Bilsport.

Angående internationella licenser finns mer information under rubriken "Officiellt från sbf.se".

BilSPORTGALAN 2022

LÖRDAG 22 JANUARI NORRKÖPING

Köp din biljett på bilsportgalan.se

• **BILSPORTGALAN** arrangeras av Svensk Bilsport i samarbete med tidningen Bilsport i Norrköping lördagen den 22 januari 2022.

Prisutdelningar och minimässa startar klockan 11.00. Galakvällen inleds klockan 18.00.

För deltagande gäster både på dagen och kvällen gäller att kunna uppvisa giltigt covidbevis eller intyg som påvisar att man inte kan vaccinera sig.

Pristagare och inbjudna gäster följer sin anmälningslänk i mailet för anmälan, övriga gäster som vill uppleva en galakväll köper sin biljett på www.bilsportgalan.se.

Anmälan stänger 19 december.



SENSOR ALARM

Sensor Alarm bjuder på licensen eller ett presentkort

• **I ETT UNIKT** samarbete med Svensk Bilsport bjuder Sensor Alarm alla licensstagare som har nationell eller debutlicens på ett års licensavgift om man provar Sensor Alarm gratis i två veckor och därefter tecknar ett abonnemang om 24 månader.

Alla utan licens som provar Sensor Alarm gratis i 2 veckor får ett presentkort om 300 kr på ICA. Tecknar du därefter ett abonnemang om 24 månader får du ytterligare ett presentkort om 300 kr på ICA.

www.sensoralarm.se/kampanj

Tävlingskalender

Kalendern är preliminär för perioden 17 december 2021–27 mars 2022.

För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller www.sbf.se

Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF första veckan i december 2021.

Bilorientering

19-20 feb, Kalvsvik-snurren, Grimslövs MS

Folkrace

15 jan, Vintertävlingen, Borlänge MK

22 jan, Första chansen, MK Kopparberg

28-29 jan, SMK Hälsinge

5 feb, Vinterracet, Likenäs MK

12 feb, Andra chansen, Borlänge MK

12 feb, Midvinterracet, Hällefors MK

18-19 feb, SMK Hälsinge

26 feb, Vintertävlingen, Malungs MK

26 feb, Andra chansen, MK Kopparberg

19 mars, Ö-Racet, Tjörns MF

26 mars, Vårfajten, Skillingaryds MK

Radiostyrt

26 feb, SSIC, Wäxjö MS

Rally

6 jan, Films MK

6-8 jan, SM, North Rally, NMS Boden

7-8 jan, Reaxcerrallyt, Jämtlands MK

14-15 jan, Finnskogsvalsen, MK Ratten

15 jan, Kyrksjöslaget, Ljusdals MS

22 jan, Hälsingerallyt, SMK Hälsinge

22 jan, HälleRundan, Hällefors MK

29 jan, Trötängasprinten, Härjedalens MS

29 jan, Skutskärsratten, Skutskärs MS

29 jan, Rally Treskerundan, MK Team Treske

4-5 feb, Tierpsrundan, MK Tierp

4-5 feb, JämtNatta, Jämtlands MK

5 feb, Midvintersprinten, Hällefors MK

11-12 feb, LBC-Ruschen, Lima MS

12 feb, Örnskölden, Örnsköldsviks RK

13 feb, Valöpokalen, Östhammars MK

19 feb, Utrikesrundan, MK NordJämten

19 feb, Vinterpokalen, Sandvikens MK

19 feb, Långviksmonrundan, Örnsköldsviks RK

19 feb, Kopparsvängen, MK Kopparberg

24-26 feb, Rally Sweden Historic,

Föreningen Svenska Rallyt

24-27 feb, Rally Sweden, Föreningen Svenska Rallyt

26 feb, Gestrikekannan, Järbo MK

5 mars, Skutskärsratten, Skutskärs MS

5 mars, Kärleksstigen, Ragundalens RC

11-12 mars, LBC-Ruschen, Lima MS

26 mars, Motor-Events Sprinten,

Tjörns MF

27 mars, TUSS, Kullings MS

Drivers Open

6 feb, Falköpings MK

Uthållighet

19 feb, 6-timmars, SMK Söderhamn

Officiellt från sbf.se

Vecka 43

Rallycross

Tekniska regler

Tekniska regler Rallycross 2150, 2022-2024
Tekniska regler Rallycross, Supernationell, 2022-2024
Tekniska regler Rallycross 2400, 2022-2024
sbf.se/Regler/Rallycross/

Vecka 44

Crosskart

Regler 2022-2024

På länken nedan hittar du:
– Tävlingsregler Crosskart 2022-2024
– Mästerskapsregler Crosskart SM/JSM 2022
– Tekniska regler Crosskart 2022-2024
– Tekniska regler Crosskart Xtreme 2022-2024
– Tekniska regler Crosskart Xtreme Junior 2022-2024
sbf.se/Regler/Crosskart/

Vecka 45

Karting

Däck 2022-2024

Följande däck gäller för kommande säsonger 2022–2024.
Inom kort kommer nytt däckreglemente att publiceras på sbf.se.
Cadetti, Micro och Mini Slicks
– Vega Cadetti
Junior 60 Slicks
– Lecont SVA
Micro, Mini Junior 60 Regndäck
– Lecont LH04 regn
J125 och OKJ Slicks
– Lecont LH03
S125, OK samt KZ2 Slicks
– Lecont SVC ClK Prime
J125, S125, OK, OKJ samt KZ2 Regndäck
– Lecont SV 1 ClK

Vecka 46

Regler

Gemensamma regler

Gemensamma regler 2022-2024 - Bulletin har uppdaterats med förtydliganden av några nya regeltexter publicerade i Gemensamma regler 2022-2024.
Läs mer i Bulletinen: sbf.se/Regler/

Klubbar

Ny medlem i SBF

Svensk Bilsport hälsar en ny medlem välkommen till förbundet. Föreningen har tidigare varit medlem men har nu 12 år senare beviljats återinträde.
Förening: Gislaveds Motorklubb
Adress: Box 17, 332 21 Gislaved
E-post: kansli@lejonen.se
SDF-tillhörighet: Smålands BF
Föreningen avser att arrangera tävling/träning i karting och föreningens medlemmar avser att vara deltagande som tävlande eller funktionär i karting, racing och rally.

Vecka 47

Regler

Gemensamma regler

Gemensamma regler 2022-2024 – Bulletin har uppdaterats med ett förtydligande samt en regeländring av regeltexter publicerade i Gemensamma regler 2022-2024.
Läs mer i Bulletinen: sbf.se/Regler/

Rally

Ny blankett

Det finns nu en registreringsnummerlista som är avsedd för utlandsregistrerade rallybilar. Denna blankett ska alltid användas då någon deltagit i tävlingen med en rallybil som är utlandsregistrerad.
Blanketten finns att ladda ned från dokumentbanken: sbf.se/varforbund/Dokumentbank/Sportgrenar/Rally/

Licens

Blanketter

FIA inför nya regler för internationell tävlingslicens den 1/1 2022 och med anledning av detta har blanketterna för följande grenar uppdaterats:
– Karting, racing, rally, rallycross.
Blanketterna finns att ladda ned från dokumentbanken: sbf.se/varforbund/Dokumentbank/tavlingslicenser/

Vecka 48

Licenser

Licenssläpp 2022

Nu börjar det nya året närma sig med stormsteg och vi är alla ivriga inför det nya bilsportåret. Den 8 december släpps licenserna för år 2022 och kan köpas via Lots eller appen Svensk Bilsport.

Licenser

Internationella licenser

Det sker en förändring gällande de internationella licenserna för år 2022.

FIA har skapat ett nytt licenssystem för de internationella licenserna med målet att förenkla strukturen och anpassa licenserna till respektive kategori och nivå. Läs mer på FIA:s hemsida <https://www.fia.com/news/fia-introduces-new-international-licence-structure-drivers>

Tillsammans med den nya strukturen har FIA presenterat FIA Driver Safety Training eLearning module. Från år 2022 anges det i Appendix L att alla första gången sökande för en internationell licens måste genomgå en Driver Safety Training eLearning som genomförs på FIA:s portal <https://elearning.fia.com/learn/register> och man anger DRIVER-SRG som bransch code.

Historisk bilsport

Appendix K artikel 8

FIA aviserar uppdatering av Appendix K, artikel 8, gällande från och med 1 januari 2022.
sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/filer/fia/om-hu-fia-appendix-k-artikel-8-20220101.pdf

Vildaste Escorten någonsin

Skapad av Johan Ragnarsson som lever sin dröm i USA

Svenske Johan Ragnarsson driver sedan många år det väl ansedda bilbyggarföretaget JRD i USA.

I början av 1990-talet inleddes en trevande verksamhet på andra sidan Atlanten med att skapa custombilar. I dag ägnar sig JRD till stor del åt att utveckla och bygga rallybilar.

Ett av JRD:s framgångsrika marknadsföringsobjekt är den hårresande Ford Escorten som, med Seamus Burke bakom ratten, vunnit amerikanska mästerskapet och blivit omskriven i stora delar av världen.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), JRD RALLYSport USA (FOTO)

Ljudet från den närmare fyra liter stora V6-motorn är mäktigt. Åskådarna i det amerikanska rallymästerskapet reser sig när den extremt konstruerade Escorten lyfter. Bilen landar snyggt. Föraren Seamus Burke behöver inte parera när den perfekt balanserade bilen tar mark på grusvägen och skjuter vidare med ett oerhört fäste.

Mannen bakom tekniken i "The Wildest Escort Ever" är svensken som utvandrade till USA i början av 1990-talet och blev kvar där.

Johan Ragnarsson är ett aktat namn i amerikanska bilbyggarkretsar. Han är du med välkända herrar som Chip Foose, Ken Block och Travis Pastrana.

SEDAN MÅNGA ÅR har Johans företag, JRD (Johan Ragnarsson Design), ett tätt samarbete med sportbilstillverkaren Panoz och i dag är väntetiden på ett bygge från JRD över ett år. Efterfrågan har på allvar accelererat förbi Johans leveranskapacitet och därför söker 54-åringen för fullt efter fler medarbetare till sin verkstad i Georgia i USA.

Han växte upp i Alvesta utanför Växjö. Pappan drev ett plåtslageri och där ägnade Johan en stor del av sin fritid.

– Rätt tidigt lärde jag mig att tillverka leksakerna jag inte hade råd att köpa. Eller sådana som inte ens var uppfunna ännu.

Grabbens ingenjörskonst fin-slipades när han tog sig igenom fyraårig teknisk linje på gymnasiet i Växjö.

Eftersom bilar alltid legat Johan varmt om hjärtat låg det nära till hands att bli genuint intresserad av rally.

– I mitten av 1980-talet försökte jag mig på att köra. Men det gick inget vidare.

Han skakar på huvudet och skrattar när han tillägger:

– Fast jag blev rätt bra på att reparera bilar ...

Till slut tröttnade han på att krascha och sålde sin Fiat 131:a. Ragnarsson flyttade in i kartläsarstolen hos flera av den tidens snabba förare. Göran Martinsson, Einar Karlqvist och mycket talangfulla Anders Graneskog.

– Graneskog var en fantastisk förare som hade kunnat komma riktigt långt. Men han saknade tålamod och tyckte inte om att skruva, minns Johan.

UTAN RALLYBIL i garaget började det klia i Ragnarssons fingrar. Inspirerad av favorit-tidningen BilSport började han bygga custombilar. En röd Opel Manta, en kopia av en 400 fast med kaross helt i plåt, blev känd och nu skrev BilSport om Johan.

– Bilen byggdes av mig och Niclas Jancic. Vi monterade en motor från Manta GSi som vi var nere i Tyskland och hämtade. Sedan köpte jag en Garrett-turbo





Monster-Escorten liknar ingenting vi får njuta av på svenska rallyvägar. I USA tillåter reglerna den här typen av byggen. Med Seamus Burke bakom ratten gör den JRD-konstruerade bilen succé, inte minst bland åskådarna.

FOTO: JOEL SANFORD

Johan Ragnarsson trivs som allra bäst när idéerna flödar och han får skapa och konstruera.



Snabba fakta **JOHAN RAGNARSSON**

Född: 1967.

Bor: Buford, utanför Atlanta (Georgia).

Familj: Flickvän Victoria.

Yrke: Ingenjör.

Hobby: Har ju gjort min hobby till arbete. Men jag tycker om att jobba i trädgården och jag gillar att lära mig om historiska saker, hur folk hade det förr.

Musiksmak: Abba och Queen. Egentligen all typ av musik, speciellt svensk musik. Lyssnar mycket på musik via radio.

Läser: Bilsport, Racecar Engineering, och nyheter från Sverige. Är intresserad av nyheter. Läser tidningar från både USA och Sverige, för att få en samlad bild av vad som händer.

Bästa boken jag har läst är "Röde Orm" av Frans G. Bengtsson.

På nätet kollar jag: Jag är mycket på Facebook. För mig är det ett perfekt sätt att hålla lagom mycket kontakt med vänner och bekanta i Sverige. Och jag följer rally-VM på wrc.com.

Äter gärna: Pizzasallad! Allätare, tycker om kött. Inser, efter senaste besöket i Sverige, hur mycket jag saknar svensk mat.

Dricker gärna: Öl.

Tre favoritprylar: Telefonen, min bil, dator med cad-program.

Privatbil: En kompressormatad Range Rover Sport.



MACKit – Modular All Wheel Drive Chassi Kit

● **JOHAN HAR INGET INTRESSE** av att driva ett eget rally- eller racingteam. Han är en ingenjör som vill skapa, bygga och utveckla tävlingsbilar för att sälja till kunder.

– Vi bestämde oss för att utveckla ett universalkit som vi döpt till MACKit (Modular All Wheel Drive Chassi Kit).

Tanken är att kunna förse biltillverkare eller privata team med ett väl utprovat och kostnadseffektivt sätt att skapa en rallyvinnare av en mängd olika bilmodeller. Detta för marknader som inte styrs av krav på FIA-homologeringar.

Något som definitivt skär ner kostnaderna är att MACKit använder samma hjulupphängningsdetaljer såväl fram som bak oavsett höger eller vänster sida. Det innebär lägre inköpskostnader och att teamen inte måste ha med sig fullt så många olika reservdelar på tävling.

– När vi bygger en bil plockar vi först ner den helt och hållet. Sedan körs karossen i ett bad tills den är helt plåtren från färg och underredsmassa. Därefter skannar vi

karossen i detalj och skapar en 3D-modell av bilen i CAD. Där kan vi plocka på alla moduler, fram- och bakvagn och motor, beroende på vilken motor kunden vill använda.

Den riktiga karossen monteras i en jigg som kan justeras beroende på hjulbas. Här fixeras exakta monteringspunkter för hjulupphängningar och annat.

Medan karossen sitter i jiggen monteras även en FIA-homologerad bur.

– Ja, vi vill gärna använda FIA-burar som är av lättare material än de rör vi måste använda om vi ska skapa en egen bur. Här samarbetar vi med svenska företaget KBT i Köping.

JOHAN DESIGNAR buren i cad, i samarbete med "Poppo" på KBT. Sedan böjer och kapar Poppo rören, skickar dem till USA och där svetsar JRD in buren i bilen. Efter detta, med en stor skörd bilder och exakta ritningar, certifierar KBT buren.

Johan är noga med att påpeka att buren möter alla fixpunkter för bilens

hjulupphängning, i syfte att öka chassits vridstyvhet.

– När vi började utveckla MACKit visste vi rätt bra vart vi ville komma. Var vi ville ha roll centre, skrubbradie, anti-dive och anti-squat. Framför allt ville jag inte ha bump steer, alltså att hjulen styr i fjädringsvägen. Då blir bilen väldigt orolig att köra.

KAROSSEN FÅR stora hjulhus för att kunna maximera hjulens rörelser.

– Att ha så lång fjädringsväg som möjligt är viktigt. Hjulen måste vara i marken för att man ska kunna köra fort. Samtidigt finns det fysiska begränsningar för hur mycket de kan röra sig utan att till exempel drivaxlarna går av.

Stötdämparna har JRD på senare tid utvecklat i samarbete med Öhlins.

– Vi spenderade väldigt mycket tid i ett analysprogram för hjulupphängningar. Vi ville ha en dämpare med tolv tums slag. Vi fick 298 mm, vilket är cirka 330 mm ute vid hjulet. Ungefär motsvarande vad moderna WRC-bilar har.

Johan papekar att WRC-bilarna går så fort som de gör, till stor del beroende på deras fantastiska hjulupphängningar.

JRD:s produkter har testats i Öhlins skakrigg och resultatet har enligt förare som provkört bilarna varit enastående.

HUVUDSAKLIGT TEST och utvärdering har skett i en Mitsubishi Lancer Evo IX. Den bilen har bland andra svenske **Robin Sandberg** varit över i USA och provkört. Enligt Johan var Robin lyrisk över bilens traction, alltså fästet i marken.

På samma sätt har JRD skapat den extrema Ford Escort som **Seamus Burke** rattar i amerikanska mästerskapet och blev Open 2WD-mästare med 2018.

Den amerikanska efterfrågan på JRD:s MACKit är stor. Men hittills har Johan vägrat sälja modulerna utan att hans egen firma får montera dessa på kundens kaross.

– Det är så viktigt att alla mått blir exakt rätt. Annars är risken stor att grejer börjar gå sönder för kunderna, menar Ragnarsson. ●



Metoden MACKit, att skapa hjulupphängningarna i ett snillrikt modulsystem, gör att du kan använda samma delar fram, bak samt höger och vänster.

"Samma detaljer såväl fram som bak, oavsett höger eller vänster sida, skär ner kostnaderna."



JRD:s bakvagnskonstruktion, klar att montera på vilken rallybil som helst.



Lång fjädringsväg är synonymt, inte bara för WRC-bilar, utan även för de rallybilar som JRD konstruerar. Här är den "Hella-Mitsubishi" som Robin Sandberg blev imponerad av.

hos Saab. Men vi hittade ingen intercooler som passade. Då tillverkade jag en egen av kopparrör och grejer.

Slutligen lät han Janne Karlsson i Växjö, Jaka Racing, mixtra med Mantans elektronik tills den gick så bra som Ragnarsson ville.

FLER BILAR BYGGDES om och en bit in på 1990-talet drabbades Sverige av en påfrestande lågkonjunktur. Framtiden såg dystert ut och Johan tänkte, nu eller aldrig!

– På den tiden var tuningbilar mest intressant för mig och jag fick en idé om att flytta till Tyskland och starta företag. Men det här var före EU och då visade det sig att det var enklare att få visum i USA än vad det var i Tyskland. Plus att det är lättare att prata engelska än tyska.

Johan hade varit på semester i Miami flera gånger och trivdes i Florida. Han tog med tre äventyrslystna kompisar och drog till West Palm Beach i USA med enkelbiljett och startade firma.

– Men efter ett år var det bara jag kvar. De andra hade åkt hem och jag fick några verkligt jobbiga år.

Sysselsättningen var att skapa custombilar på beställning. Något som han lyckades hanka sig fram på en dryg handfull år. I all tysthet, genom god yrkesskicklighet, skapade han sig ett namn i det stora landet.

– Vid sekelskiftet kom jag i kontakt med Panoz som ville att jag skulle komma upp till Georgia för att hjälpa dem att utveckla deras bilar.

Johans företag, JRD, blev för Panoz vad AMG är för Mercedes. Panoz producerade sportbilar på produktionslinje.

– De bilarna var ju certifierade gatbilar enligt alla konstens regler, krocktestade och allt. Men nästan alla kunder ville ha ut mer av sina Panoz-bilar.

Där kom JRD in i bilden. De gjorde mer eller mindre stora modifieringar av de flesta av dessa bilar.

FRAM TILL 2001 hade Johan ingen fast anställd. Men sedan 2001 har hans barndomskamrat, Niclas Jancic jobbat tillsammans med honom.

– Periodvis har jag också haft Bilsport-kändisar, Mellbergstipendiater, här. Frank Eriksson, Anders Lundberg, Marco Garver och Mats Thollander till exempel.

Ragnarssons kärlek till motorsport, och hans yrkesskicklighet, gjorde att JRD blev inblandade i Panoz Racing.

– Vi har bland annat byggt flera chassin till GT2-bilar som kört Le Mans. 2006 vann Panoz GT2-klassen i det legendariska 24-timmarsloppet, med en modifierad Esperante som hade femlitters V8-motor.

Den bilen hanterades av brittiska Team LNT vars teamboss,

och en av tre förare, var Lawrence Tomlinson. En entreprenör som bland annat äger Ginetta.

– Racing är ju häftigt. Men innerst inne kände jag att rallysporten låg mig varmast om hjärtat, avslöjar Johan.

Rally i USA är annorlunda än vad vi är vana vid i Sverige. För det första gör de amerikanska importlagarna att det är väldigt komplicerat att importera bilar som även ska kunna användas på gatan. Och i rally kör man ju i vanlig trafik mellan specialsträckorna.

Dessutom sorterar amerikansk rallysport inte under det internationella bilsportförbundet, FIA.

Amerikanska rallymästerskapet kallas för ARA, (The American Rally Association). ARA-tävlingarna sanktioneras av United States Auto Club och här krävs inga FIA-homologerade bilar. USA har enklare klasser för modifierade standardbilar till den mest kraftfulla "Open Class" som finns för såväl 4WD som 2WD. Här är det tekniska reglementet liknande WRC, men med avsevärt färre restriktioner.

Till exempel kan du bygga om en 2WD-bil till 4WD. Och det finns ingen regel som hindrar att fritt använda motor från vilken bil som helst oavsett kaross.

– Det finns ramar för vad man får och inte får göra. Men i stort sett är det tillåtet att bygga sin egen WRC- eller R5-bil i USA.

FRITT VAL AV motor gör att JRD även konstruerar och tillverkar adapterplattor att använda mellan motor och låda.

– Vad gäller växellådor har vi jobbat en del med Sadev och Maktrak. Jag hoppas kunna samarbeta mer med Tractive och Sellholm, för de gör väldigt bra grejer.

Johan poängterar gång på gång under samtalet att han är en stolt svensk i USA. Och han uppskattar svensk ingenjörsteknik. Därför väljer han i stor utsträckning att samarbeta med svenska företag som SSAB, KBT, Öhlins, Sellholm, Unic, Igma med fler.

Ragnarsson söker som nämnts även fler bilbyggare till sin växande firma. Helst svenskar.

– Jag behöver anställa ytterligare fyra yrkesskickliga bilbyggare och dessutom bygga ut lokalerna för att kunna möta efterfrågan. Problemet i USA är att de som bygger tävlingsbilar på högsta nivå jobbar med Nascar, IndyCar eller dragracing. Därför är de vana att skapa på rörramschassi. Vi behöver folk som har kunskap och tradition av att bygga rallyvinnare av existerande bilar. Den kunskapen har svenskar!

DEN RALLYBIL som blivit mest känd av JRD:s skapelser är utan tvekan den Ford Escort som premiärkördes i amerikanska

Vid en första anblick ser bilen ut som vilken rally-Escort som helst. Men skenet bedrar.



► mästerskapet 2017 och på hösten samma år visades i Öhlins monter på den stora eftermarknads-mässan, Sema Show i Las Vegas.

– Kunde aldrig tro att en sådan bil skulle skapa så stor uppmärksamhet. Alla ville titta på Escorten. Tv-programmet Wheeler Dealer, Jay Leno och till och med F1-föraren Max Verstappen ville få bilen visad för sig.

Året därpå vann irländske föraren Seamus Burke det amerikanska Open 2WD-mästerskapet med bilen.

Johan berättar om Seamus:

– Han körde BDA-Escort i England på 1980-talet. Längre fram köpte han en bil av Malcolm Wilson på fredagen. Tävlade på lördagen då han totalskrotade och sedan köpte han en ny bil av Wilson på måndagen.

Från 1999 fram till och med 2016 körde Seamus amerikanska rallytävlingar, huvudsakligen med Mitsubishi.

Inför 2017 hade Burke skaffat ett påbörjat Ford Escort-bygge och bad JRD maximera den enligt Open 2WD-reglementet.

– Vi kom fram till att vi skulle bygga den som en "tribute" till de historiska BDA-Escorterna. Med klassisk kaross fast med modern teknologi.

JRD monterade en 3,7-liters V6:a sugmotor från Mustang, en motor vars teknik JRD fått från Lawrence Tomlinson på Ginetta.

Den är sedan vässad så mycket det går av Panoz motorutvecklingsavdelning, Elan Power.

För att få plats byggdes motorn först om för torrsumpsmörjning. Och på grund av storleken monterades motorn bakom framvagnen, 30 centimeter längre bak än original. Det gör att bilens vikt-fördelning är 50-50.

ESCORTEN SKILJER SIG avsevärt från en Appendix K-version.

– Ja, men grejen är att det fortfarande är en Ford med Ford-motor. Och den här V6:an, som nu är på närmare fyra liter, dånar nog ännu mer än en BDA-Escort, säger Johan och myser.

Ingvar Gunnarsson, Igmab, har hjälpt till att specia bilens geometri. Bakaxeln är en niotummare

från Ford, av samma typ som används på Nascarbilar.

– Den har vad man kallar "crowned rear axel" så vi kan svetsa dit de bakre naven i vinkel. Därmed kan vi även justera camber och toe in på bakhjulen.

Den sexväxlade, sekventiella, växellådan kommer från argentinska Saenz. Från början är den framtagen för amerikanska Trans Am och ska klara rejält med effekt. Fast Johan är inte helt nöjd med den utan hoppas kunna byta till Tractive eller Sellholm.

Sedan 2017 har JRD jobbat mycket med Escortens styrning. Flera olika elektriska servo-styrningar, vanlig servo och nu använder de en BMW-styrväxel som Sellholm byggt om.

– Bilen har 45 graders styr-

vinkel och ett och ett halvt rattvarv från fullt höger till fullt vänster. Den är väldigt snabbstyrd, men Seamus vill ha det så.

SMÄLÄNNINGEN lever sin pojkdrom. Han har bott fler år i USA än i Sverige och har aldrig ångrat sitt yrkesval.

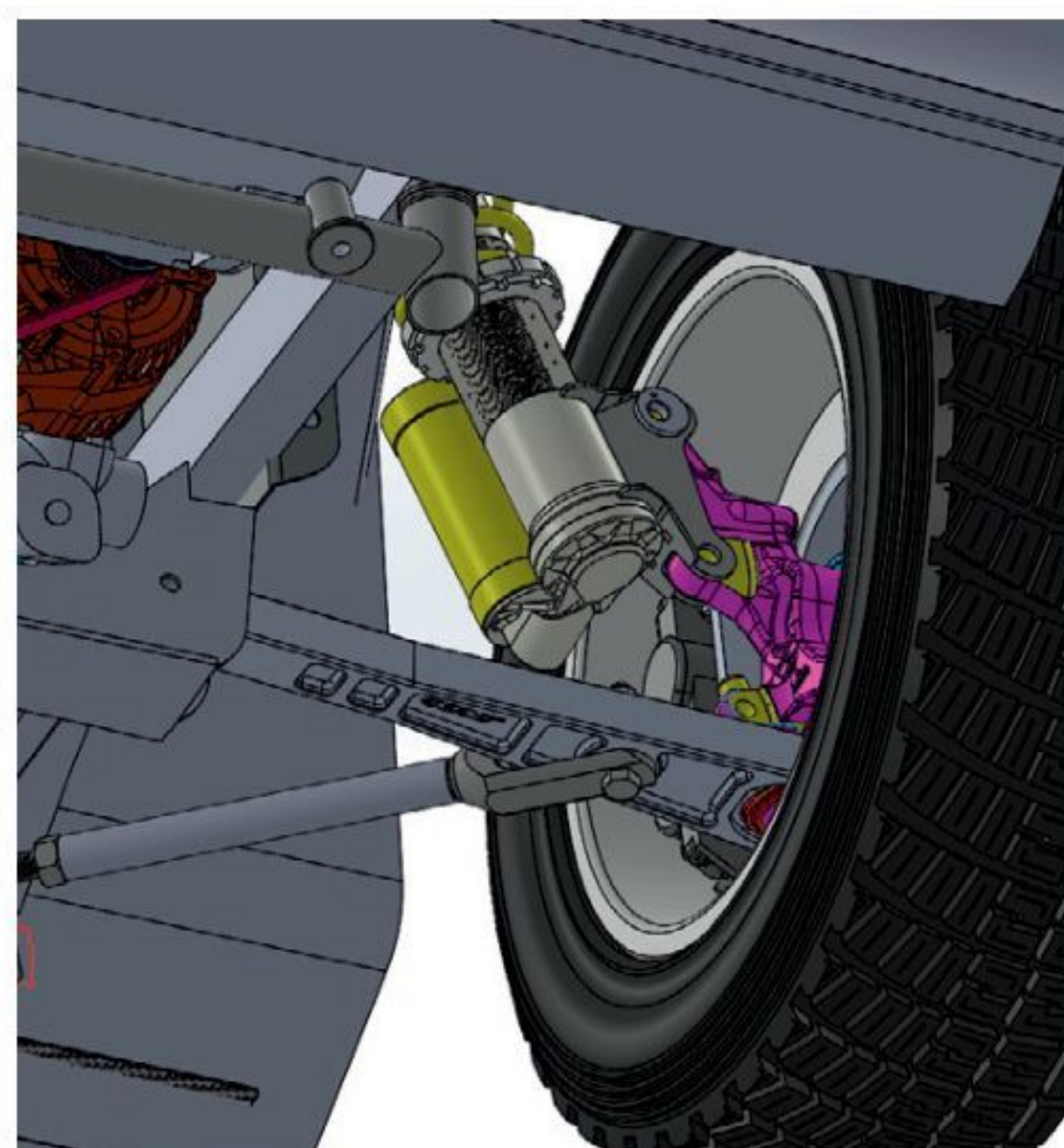
– Jag älskar den kreativa sidan av mitt företag. Det är så otroligt intressant att sitta vid datorn och komma på lösningar och konstruktioner. Sedan simulera provkörningar av det man skapat och förbättra ytterligare innan vi skär ut bitarna i våra CNC-maskiner. När det sedan funkar och ger det resultat man eftersträvat, då är det en enorm tillfredsställelse.

Just nu utvecklar hans firma en rallybil av Nissan 370Z. Motorn är redan klar och bilen blir fyrhjulsdriven med en drivlina som Mats Karlsson på Unic och Johan har tagit fram tillsammans.

Utanför verkstaden byggs en testväg på grus för att kunna genomföra såväl tester som shake down inför tävlingar.

– Vi har bulldozrar och grävmaskiner. Det är jätteroligt! En självavardande helgaktivitet att köra grävmaskin och välta ner träd, utbrister Johan och ler brett.

Ragnarssons kreativitet flödar och skapar just nu stora möjligheter för ytterligare hugade, yrkesskickliga svenskar, att utvandra till USA för att göra karriär. ●



Här kan vi se Johans cad-ritning och hur Escortens främre hjulupphängning ser ut i verkligheten.



Den närmare fyra liter stora V6-motorn från Ford Mustang är placerad cirka 30 centimeter längre bak än vad originalspisen satt.



På grund av motorns tillbakaflyttade placering ser inte heller interiören i bilen ut som vi är vana vid på vår sida Atlanten.

V8 THUNDER CARS

GOD JUL OCH ETT GOTT NYTT
RACINGÅR!

TACK ALLA SOM HAR GJORDE SÄSONGEN 2021 MÖJLIG –
SBF, SPONSORER, PARTNERS, DELTAGARE, FUNKTIONÄRER,
KLUBBAR, BANÄGARE OCH FANS.

VI SES 2022!

PERFORMANCE
RACING

YOKOHAMA

Rally & Racing

ASPEN
Fuel for professionals

NGK
SPARK PLUGS

ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

MotorSportGuiden

AVGASSYSTEM

ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •
Performance • Special •
Universaldelar • Katalysatorer •
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping
Tel. 0221-18070
www.ferrita.com

SPORTAVGASSYSTEM

SIMONS®

www.simons.se

Ray Metallfabrik AB
Avgassystem & universal
avgasdelar i rostfritt, kromstål
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

BAKAXELDELAR

BAKAXELDELAR

bakaxel.se

BakaxelDelar i Gävle levererar
helhetslösningar till din bils drivlina!
Vi specialiserar oss på bakaxlar och
växellådor till framförallt Volvo, men
har delar till många andra bilmärken.
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-
paket, ombyggda växellådor och
mycket annat.

Vi har delarna till tävlingsbilen,
vare sig du kör rally/rallycross,
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30

Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.

www.bakaxel.se

**Nästa utgåva
av BilSport
Rally & Racing
kommer den
3 februari.**

BILSPORTUTRUSTNING

Dalhems

Allt till bilen, föraren eller kartläsaren.
Kolla våra billiga priser! 40 år i
branschen. Vi saluför de flesta stora
märken, som OMP, Sparco, Sabelt,
Cobra, Peltor, Simpson, Weber,
Autometer, m.m.

Tel 0346-207 35,

bildelar@dalhems.com

www.dalhems.com

DESIGN & DEKOR

DEKALTRIM

Racingdekor • Streamers • Dekaler • Bilddekor

Racingdekor, Streamers &
Dekaler.

0381-505 33,

order@dekaltrim.nu

www.dekaltrim.nu

DÄCK & FÄLGAR

PLOMBO MOTOR

Rallydäck från eget lager

Kumho • Yokohama • MRF •
Gullabo • Braid • Minilite m.m

070-302 80 23

david@plombo.se

www.plombo.se

FOLKRACE

FOLKRACESHOP.se

Folkraceshops affärsidé är att ta fram
billiga bildelar till alla bilentusiaster!
Vi började med delar till Folktrace men
vi har nu även de mesta till vanliga
vägbilar. Vi har främst delar till Volvo,
Saab, Opel och BMW, t.ex packningar,
kolvringar, lager, kopplingssatser,
Fajsförgasare samt delar därtill. Vi har
också ett sortiment av tävlings-utrust-
ning. Vi har nu även ett stort sortiment
av bromsdelar såsom ok, skivor, belägg,
renoveringssatser, slang m.m.
Det mesta har vi i lager. Beställ i vår
webshop och få delarna inom 2-5
arbetsdagar.

Eller besök vår butik i Örebro!
Vi har öppet vardagar 8-17 på
Berglundavägen 1F.

Saknar du ändå något i vårt sortiment?
Hör av dig till oss! Vi kan få hem det
mesta till ett konkurrenskraftigt pris. Vi
kan även ta hem delar till andra
bilmärken speciellt för dig!

Tel 0702-13 56 20, 0702-13 56 40,
0702-13 56 27

order@folkraceshop.se

www.folkraceshop.se

MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Tillverkning och konstruktion
av kamaxlar med ventilsystem.
Färdiga produkter till utvalda
motor-modeller, samt specialtill-
verkning av enstaka kamaxlar och
mindre serier.

036-32 77 70

www.agap.se

K1 RACING.se

Ett av Sveriges största lager av tuning
och reservdelar. Med över 5.000 m2
lageryta och över
10.000 olika produkter på hyllan.
Vi har allt från vevstakar, ventiltjäd-
rar, packningar, förgasare, insug, grenrör,
turbodelar, tillbehör till kylsystem,
styrsystem, kopplingar, ljuddämpare,
flänsar och mycket mer.
Med produkter från kända
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Cometic,
DTA, Sachs, Weber, Pipercross m.fl.
Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40

info@klracing.se

www.klracing.se

AutoVerdi

Vi tillverkar vevstakar och torr-
sumpsoljepumpar efter dina egna
mått och önskemål.

0240-59 43 00

info@autoverdi.com

www.autoverdi.com

MOTORTRIMNING

ENEM

KAMAXLAR, över 35 års erfarenhet
av konstruktion och tillverkning till
de flesta fabrikat. Nya på våra chill
cast ämnen, men även omslipning
och renovering. Vi har i närmare 40
år varit motorleverantör till både
fabriksteam och amatörer som i rally
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-
ar med våra produkter.
Besök vår hemsida på www.enem.se
där du hittar ENEM:s produkter
tillsammans med andra som vi
representerar: Wössner kolvar,
MBE insprutningssystem, Martelius
grenrör, Maxspeedingrods vevstakar,
HPS kompressorer m.m. Dessutom
ett komplett sortiment av vanliga
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00

enem@telia.com

www.enem.se

**Du vet väl att du kan beställa
din prenumeration, äldre
nummer eller
prylar från din
favorittidning
i vår shop!**



shop.rallyracing.se

Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom annat med motorsportanknytning som drabbat redaktören i diverse sammanhang ...



Numera bär redaktören vid fotoarbete alltid en sele som kamerorna fästs i. Risken att upprepa blundern från Sydafrika – eller att en kamera går i backen – är därmed minimal. Måntro om också mardrömmarna försvinner om sele och kameror får sitta på även i sängen ...

Redaktörens nattsömn störs inte ofta av mardrömmar. Men när det händer brukar det handla om förlorade kameror, något som också inträffat vid tre tillfällen i verkliga livet.

Första reportageresan till det brittiska VM-rallyt – RAC-rallyt 1977 – fick ingen bra start för redaktören och hans kollega. Efter flygresan från Sverige och upphämtning av pressbil bar det av till presshögkvarteret och sedan till rallybesiktningen i utkanten av London. Där bjöds första chansen att träffa och fotografera besättning och bilar. Sedan åkte kamerautrustningen in i baksätet för kort färd till det bokade hotellet.

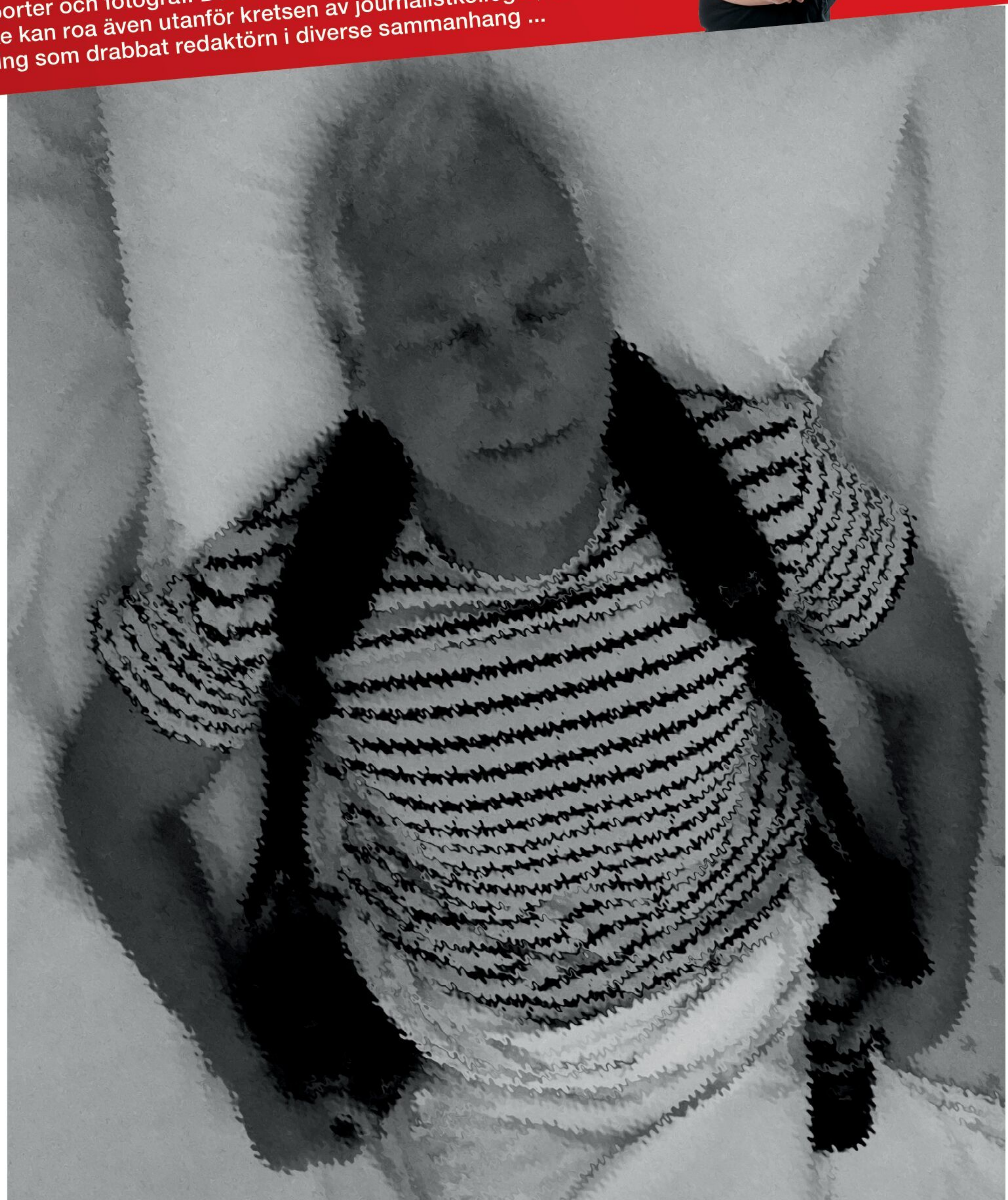
Vi parkerade bilen utanför entrén och gick för att checka in, innan vi skulle ta allt bagage till rummet. Incheckningen gick bra, men när vi kom ut till bilen var baksätet länsat på all kamerautrustning ...

Med lån av kameror från brittiska kollegor fick vi våra bilder under tävlingen, som för övrigt vanns av Björn Waldegård/Hans Thorszelius i en fabriks-Ford Escort RS1800.

FEMTON STÖLDFRIA ÅR senare gick resan till Sydafrika och Kyalami-banan dit Formel 1-cirkusen efter ett antal års uppehåll återvände sedan apartheid-regimen fallit i landet. Det var säsongspremiär och redaktören var på plats och actionfotade i en kurva tillsammans med en kollega.

Vi satt på huk mellan skydds-räcket och publikstängslet. När vi fått bilder under ett par varv såg kollegan en pressbuss, som skjutsade runt fotografer mellan olika fotoställen, komma körande och kastade sig då iväg för att åka med. Redaktören hakade på med telefotokameran i högsta hugg, men glömde samtidigt att ta med vidvinkelkameran han lagt ifrån sig ...

Pressbussen hade hunnit till nästa stopp innan redaktören upp-



Mardrömmen

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

täckte sitt misstag och jäktade tillbaka till fots. Då låg ingen kamera kvar. Förhoppningen att någon funktionär eller fotografkollega tagit hand om den och lämnat in den till presstjänsten eller tävlingssekretariatet grusades också. Det var bara att inse faktum och fokusera på hyllningarna av Nigel Mansell till premiärsegern. Den skulle för övrigt följas av ytterligare fyra raka och så småningom en överlägsen VM-titel för den brittiske Williams-Renault-föraren.

Den tredje stölden inträffade på hemmaplan en augustidag runt millennieskiftet. Redaktören kom från Arlanda och hade bråttom hem efter en tävling, men skulle först köra förbi Stockholms central för att hämta upp tågbiljetter till en annan resa. Av någon anledning var bagageutrymmet fyllt med bilens vinterdäck, så resepackningen inklusive kamera- och datorutrustning var stuvad i baksätet och på golvet framför.

När redaktören efter högst en kvarts frånvaro kom tillbaka

till bilen som var parkerad på Klarabergsviadukten strax utanför centralstationen, var baksätet tomt. Inga skador syntes på lås, dörrar eller fönster. Det var inte långt till polisstationen och i väntrummet satt en semestrande tysk barnfamilj som haft sin VW-buss parkerad på Klarabergsviadukten – och fått den länsad ...

– Ja, vi har fått många anmälningar. Det verkar vara en utländsk liga som gästspelar i området, förklarade man hos polisen. Stölderna förblev ouppklarade. ●

BILSPORT RALLY&RACING NR 2/2022 UTE 3 FEBRUARI

Som prenumerant får du tidningen tidigare

FOTO: MICKE FRANSSON

Nya SM-stjärnor

I höstas skrev två unga svenska rallyförare och deras respektive co-driver in sig i historien när de körde till sig sina första SM-guld i var sin toppklass. Dessutom blev båda juniormästare. Möt Hampus Jakobsson från SMK Nyköping (t.h.) och Calle Carlberg från Nässjö MK (t.v.) i var sitt stort reportage.

FASTA SIDOR PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS

God Jul & Gott Nytt År!

Liksom tidigare år skickar vi inga julkort utan stöder i stället **racerföraren Gunnar Nilssons Cancerstiftelse**.

Därför vill vi på detta sätt tacka alla våra läsare, annonsörer, övriga kunder och leverantörer för det gångna årets samarbete.

BILSPORT
Rally & Racing



#511734

SAXLYFT, HÖGLYFTANDE, 3000 KG

Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydraulkolvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfällt läge. Uppkörningsrampen kan fällas ut och användas som lyftramp, de mekaniska spärrarna aktiveras automatiskt vid höjning och frigörs med tryckluft vid sänkning.

41.900 KR**5.900 KR****21.750 KR****1.695 KR****6.470 KR**

#53394

MC LYFTBORD, HYDRAULISKT

Hydraulisk mc-lyft med en kapacitet på 400 kg. Höj och sänkning sker med hjälp av två fotpedaler. 4 st. hjul varav 2 st. är svängbara.

#498003

SERVICELYFT, 3 000 KG, ELSPÄRRAR

Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen

#513923

POLERSATS I VÄSKA, Roterande

Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PELA roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförsegling.

#76849

KALLBANDSÅG G5013W, MED STATIV

En av marknadens bästa metallbandsågar för garaget eller den lilla verkstaden. Den klarar 125 mm rundstänger och 125x150 mm rektangulärt

**31.500 KR****KAMPANJ****35.995 KR**
~~47.800 KR~~**1.883 KR**

#4948004

ENPELARLYFT 2500 KG

Flyttbar hydraulisk enpelaryft med mekaniska spärrar som tar mindre plats än en tvåpelaryft. Inga installationsbekymmer med för klen betongplatta..

#506266

DÄCKMASKINSPAKET SEMI PROFFS

perfekt för dig som jobbar med något större fälgdiameter och lågprofildäck. För mer info besök vår hemsida.

#50 9658

SATINERIMNGSMASKIN

Satineringsmaskin är ett ytkonditioneringsverktyg för färg- och rostborttagning, grovrengöring, slipning, satiner, mattering och polering av ädelstål, trä och andra material..



#519759

GARAGEINREDNING, GUL/SVART

Komplett garageinredning med verktygsvagn i rött- och svartlackerat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Många praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget.

18.499 KR**3.995 KR**
~~5.385 KR~~

#513169

SLIPMASKIN ROS090 MED DAMMSUGARE

Paket med oscillerande enhandsslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhandsslipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor.

**21.900 KR**

#510425

TVÅPELARLYFT, 4-TON

Hydraulisk tvåpelaryft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

www.verktygsboden.se **Verktygsboden****KUNDJÄNST**

info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

BUTIKEN I BORÅS

Källbäcksgatan 1
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN

V reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

Motorsports

Grus



Vårt grusdäck
för både proffs
och amatörer.

Mönster och profil
som passar för
hårda underlag och
för sträckor med
både grus och asfalt.

Grusdäcket
som är utvecklat
av proffs för proffs.
Mycket bra prestanda
och livslängd.

A035

A036

A053

ADVAN

Asfalt



Rally asfalt med
uppdaterad stomme
och mönster.

R-däck för
racing och gata.
E-märkt.

A051

A052

Vinter



110/650 R15

150/650 R15

A040S

Nytt däck med
asymmetriskt
mönster.

A057

speedline

Corse



2118

6,0 x 15
7,0 x 15
5,5 x 16



2120

7,0 x 17
8,0 x 18



2128

6,5 x 15